

XCVI TORNATA

GIOVEDÌ 3 FEBBRAIO 1921

Presidenza del Presidente TITTONI TOMMASO

INDICE

Interpellanze (svolgimento di) pag.	2776
« Del senatore Reggio relativa al porto di Genova e del senatore Frola relativa al porto di Savona e all'ordinamento dei porti in generale »	2776
Oratori:	
ALESSIO, ministro dell'industria e del commercio	2766, 2779, 2789
FERRARIS MAGGIORINO	2779
FRASCARA	2788
FROLA	2778
PEANO, ministro dei lavori pubblici	2772
REGGIO	2777
Interrogazioni (Rinvio di)	2766
Mozione (approvazione di)	2790
Petizioni (sunto di)	2765
Relazione (presentazione di)	2777
Ordine del giorno (sull')	2790
Oratori:	
PRESIDENTE	2790
SPORZA, ministro degli affari esteri	2790
Votazione per la nomina di un segretario (risultato di)	2791

La seduta è aperta alle ore 15.

Sono presenti i ministri delle colonie, della giustizia e affari di culto, della guerra, della marina, dell'istruzione pubblica, dei lavori pubblici, dell'industria e commercio; interviene più tardi il ministro degli affari esteri.

BISCARETTI, *segretario*, legge il verbale della seduta precedente, il quale è approvato.

Sunto di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il senatore, segretario, onorevole Biscaretti di dar lettura del sunto delle petizioni pervenute alla Presidenza.

BISCARETTI, *segretario*, legge:

N. 67. Il sindaco del comune di Penna Teverina fa voti perchè i ricevitori postali possano seguitare a disimpegnare le funzioni di segretario comunale.

N. 68. Il signor Nicola Pesce ed altri nove funzionari degli uffici del registro delle ipoteche, collocati a riposo, invocano delle disposizioni dirette a migliorare il trattamento di riposo che viene ora fatto a detta categoria di impiegati.

N. 69. Il Presidente della Deputazione provinciale di Como fa voti, a nome di quel Consiglio provinciale, perchè sia sollecitamente approvato il disegno di legge n. 166 « Per l'indennità ai pubblici amministratori ».

N. 70. Il signor Antonio De Simone ed altri 90 proprietari di case del comune di Caserta fanno voti perchè sia restaurata la libertà nelle contrattazioni degli affitti delle case o almeno perchè gli affitti stessi siano calmierati in ragione delle imposte ed oneri che gravano sui proprietari e dell'alto costo della vita.

Votazione a scrutinio segreto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di un segretario nell'Ufficio di Presidenza.

Prego il senatore segretario Pellerano di fare l'appello nominale.

PELLERANO, *segretario*, procede all'appello nominale.

PRESIDENTE. Le urne rimangono aperte.

Rinvio di interrogazioni.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione dell'onorevole senatore Passerini Angelo, al ministro della guerra: « Per avere informazioni sullo scoppio del deposito degli esplosivi situato nella località detta *Tormini* in provincia di Brescia, mandamento di Salò ».

L'onorevole senatore interrogante non essendo presente, dichiaro decaduta la sua interrogazione.

L'ordine del giorno reca l'interrogazione dell'onorevole senatore Mosca, ai ministri degli esteri e delle colonie: « Sul ritardo frapposto alla cessione all'Italia di 80,000 chilometri quadrati di territorio alla destra del Giuba, cessione già promessa dal Governo britannico e della quale è stata già da parecchio tempo data comunicazione al Parlamento Italiano ».

Non essendo presenti gli onorevoli ministri degli esteri e delle colonie, l'interrogazione dell'onorevole senatore Mosca è rinviata ad altra seduta. Prego però l'onorevole ministro della guerra di far presente ai suoi colleghi degli affari esteri e delle colonie la necessità che intervengano al Senato per rispondere a questa interrogazione, o quanto meno deleghino a questo ufficio gli onorevoli sottosegretari.

BONOMI, *ministro della guerra*. Mi farò un dovere di comunicare ai miei colleghi degli affari esteri e delle colonie il desiderio espresso dall'illustre Presidente del Senato.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'interrogazione dell'onorevole senatore Libertini, al Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno: « Per sapere se, nell'attesa della discussione del disegno di legge sulle modifiche alla legge elettorale amministrativa, non creda proporre dei provvedimenti legislativi che assicurino, anche per le elezioni politiche, la sostituzione della tessera personale al certificato elettorale ».

L'onorevole sottosegretario di Stato per gli interni ha domandato che questa interrogazione sia rinviata ad altra seduta. Domando all'onorevole senatore interrogante se non ha nulla in contrario.

LIBERTINI. Non mi oppongo alla richiesta dell'onorevole sottosegretario di Stato per gli interni, ma mi permetto di far presente la neces-

sità che sia fissato il giorno in cui sarà data risposta a questa mia interrogazione, giacché si tratta di una questione che molto mi sta a cuore e che vorrei fosse discussa, prima che il Senato prenda le vacanze.

PRESIDENTE. Non mancherò di far presente all'onorevole sottosegretario di Stato per gli interni il desiderio manifestato dall'onorevole senatore Libertini. Resta stabilito che anche questa interrogazione è rinviata ad altra seduta.

Seguito dello svolgimento delle interpellanze dei senatori Reggio e Frola al Presidente del Consiglio dei ministri, ministro dell'interno, ai ministri dei lavori pubblici, dell'industria e commercio, del lavoro ed al sottosegretario di Stato per la marina mercantile sui porti di Genova e di Savona.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dello svolgimento delle interpellanze dei senatori Reggio e Frola. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dell'industria e commercio.

ALESSIO, *ministro dell'industria e commercio*. Nel prendere la parola per rispondere alle interpellanze dei senatori Reggio e Frola, sento il dovere mio e del Governo di ringraziarli per aver portato all'attenzione della pubblica opinione un argomento così grave qual'è quello relativo all'ordinamento dei nostri porti, in particolare alle condizioni odierne di due porti così importanti, quelli di Genova e di Savona.

Soltanto, onorevoli senatori, una discussione profonda ed estesa può illuminare il giudizio dell'universale; è questo uno degli effetti migliori dei dibattiti parlamentari; essi hanno un'eco molto più estesa di quanto non sia la cerchia delle loro assemblee.

In materia portuaria, vi sono tre aspetti da considerare: gl'interessi degli armatori, quelli dei lavoratori dei porti e della gente di mare, infine le ragioni del commercio nazionale.

I primi due sono sempre in lotta fra di loro. Un largo dibattito serve a dimostrare che dando il predominio agli interessi del commercio, si riesce a soddisfare le ragioni delle due classi fra loro in conflitto. Una giusta di-

fesa delle ragioni del commercio giova a persuadere ad accordi ragionevoli armatori e lavoratori.

Questa necessità di discussione è tanto più imprescindibile in quanto ormai le moltitudini prendono una parte attiva alla vita pubblica nei suoi vari aspetti, sia in quelli politici che in quelli economici. È inutile negare, è inutile disconoscere a sé stessi, l'importanza delle organizzazioni. Molte volte dei problemi gravissimi vengono risolti, accostando, conciliando le voci d'interessi opposti.

Da parte loro le rappresentanze degli interessati devono intuire, devono prevedere gli effetti definitivi dei loro atti economici. Abbiamo esse pure la responsabilità delle loro azioni. Apprendano dalla conoscenza matura degli argomenti e dei fatti a quali conseguenze potrebbe condurre una loro azione ove essa non fosse abbastanza razionale, abbastanza prudente.

La discussione si è riferita a due punti intrinsecamente diversi. L'uno quanto riguarda lo sviluppo dei lavori pubblici nei porti di Genova e di Savona. Di esso si occuperà l'illustre mio collega onor. Peano. L'altro concerne i problemi economici e sociali connessi all'andamento dei due empori. Il mio discorso si riferirà esclusivamente a questa parte della discussione.

In essa si sono manifestate tre tendenze.

Una prima è rappresentata dal senatore Reggio. Questi ritiene collegato l'andamento normale dei porti ad una qualche concorrenza fra le forze lavoratrici sia pure fra le cooperative. Un indirizzo non molto diverso, o quasi affine è quello dell'onorevole senatore Frola. Egli ha insistito nel mettere in luce quale influenza monopolistica eserciti sull'andamento di un porto, il fatto che un consorzio di cooperative riunisca intorno a sé tutte le forze lavoratrici. Infine l'onorevole Ronco da parte sua ha esposto anzitutto le deficienze naturali del porto di Genova. Venendo poi a discutere la questione, che più attualmente ci preoccupa, ha notato con ragione, quale importanza abbia acquistato l'incremento delle cooperative e, come, tra le due soluzioni, quella dell'unicità delle cooperative e quella della pluralità, la prima meglio risponda alla evoluzione attuale della classe operaia e ai suoi compiti sociali.

Mi arresterò principalmente sul porto di Genova. Ciò che ora dirò potrà applicarsi anche a quello di Savona. Senza offesa di quest'ultimo, è evidente come non possiamo non riconoscere la prevalente importanza del porto di Genova, importanza così dall'aspetto nazionale, come dall'aspetto sociale e politico.

Se il porto di Napoli è il primo d'Italia per il trasporto dei passeggeri, quello di Genova a sua volta è il primo per il trasporto delle merci. Esso è in intima connessione con tutto il movimento industriale dell'Italia settentrionale e anche centrale. Oltre a ciò è una delle vie principali che conducono i beni economici ai mercati dell'Europa centrale e settentrionale. Ciò basta per far comprendere come una sosta, un arresto nel movimento del porto di Genova si risolve in una sosta, in un arresto nel commercio di tutta la nazione.

Nei riguardi dell'aspetto sociale, non possiamo dissimularci quale importanza abbia assunto il movimento cooperativistico in Genova. Non solo le cooperative di consumo ma anche quelle di produzione vi sono arrivate al loro più alto fastigio, contribuendo a creare nelle classi operaie una levatura intellettuale, un grado notevole di esperienza ed una certa obiettività di giudizio veramente rimarchevole per qualsiasi osservatore, per chiunque abbia avuto, come ho avuto io, la fortuna di intrattenersi coi lavoratori.

Infine, dall'aspetto politico, non si deve dimenticare come una convulsione nel porto di Genova possa avere ripercussioni, degne di essere apprezzate al loro giusto valore. Una crisi nel porto di Genova può provocare nell'opinione pubblica, specie degli stranieri, gravi allarmi e preoccupazioni non indifferenti. Forse potrebbe essere interpretata come il sintomo di una malattia da cui fosse invasa tutta la vita nazionale italiana.

Quindi l'opportunità di rivolgere a siffatte questioni tutta l'attenzione di una assemblea alta, e serena quale il Senato.

Come ho enunciato tre tendenze si dividono il campo di questa discussione. Giudico però vi debba essere premesso un concetto superiore. Nelle tre tesi difese dagli onorevoli senatori appare considerato piuttosto un aspetto particolare della questione di quello che il punto fondamentale di essa, il punto centrale da

cui conviene partire per avere un concetto esatto dell'indole del problema.

Per me la questione dei porti è insieme una questione nazionale ed una questione locale.

È una questione nazionale, in quanto il porto dà modo alla nazione di vedervi affluire le sue importazioni, e partirne le esportazioni per la via più vicina ai centri di consumo e di produzione.

È una questione locale, in quanto il maggior numero di merci introdotte ed esportate, il maggior numero dei passeggeri sbarcati e imbarcati, accresce la quantità delle prestazioni e dei profitti che gli abitanti traggono dal porto.

Quindi il porto è per sua natura un organismo, la cui espansione è tanto maggiore quanto più agiscono due fattori: l'uno la vastità dell'area che offra la possibilità della massima affluenza di passeggeri e di merci, di sbarchi e imbarchi; l'altro la brevità della permanenza nel porto dei bastimenti, a cui si connetta una più rapida sostituzione dei piroscafi che approdano in luogo di quelli che partono.

Ecco perchè sorge un doppio dovere: uno per lo Stato ed uno per la località in cui si trova il porto.

Lo Stato deve offrire tutti i mezzi disponibili perchè l'area sia la più estesa possibile, perchè la ospitalità ai piroscafi ed alle navi sia la più ampia. A sua volta la località, ove risiede il porto, deve agire in modo che la permanenza sia la più breve, talchè le aree portuali vengano sgombrate nel tempo più rapido e non offrano un illecito campo a prolungati pedaggi.

Perciò, ove i fenomeni e gli effetti economici non siano a sufficienza approfonditi e sorvegliati, la prevalenza di forze locali, in materia di porti, e specialmente dei grandi porti, può essere dannosa se lo Stato abbandona a quei contributi la tutela economica e finanziaria degli interessi nazionali, e può riuscire del pari pericolosa quando posizioni favorite largite dalla natura siano monopolizzate a danno del commercio e a vantaggio di interessi di date categorie.

L'impronta della prevalenza degli interessi nazionali è del resto evidente in tutta la legislazione europea in materia di porti, anche se essi talvolta hanno una forma amministrativa locale.

L'azione della legislazione agisce costantemente in modo da assicurare all'interesse nazionale, o a chi lo rappresenta, un ragionevole predominio.

Recentemente l'opinione pubblica francese ha mutato i suoi indirizzi in questo argomento. Fino a pochi anni fa nessuno contestava come dovesse essere predominante l'azione dello Stato. E il Colson, citando l'esempio del Consorzio di Genova, affermava che il fare dell'organismo di un porto un organismo strettamente locale, non poteva giovare allo sviluppo dell'azione portuale.

Forse l'opinione francese si è modificata perchè ha creduto che con ciò si possa promuovere un accrescimento del contributo finanziario, di cui i porti si giovano. Ad ogni modo, negli Stati Uniti di America, in Olanda, in Germania, dove Brema ed Amburgo costituiscono due Stati, l'azione statale è prevalente.

Predomina invece nell'Inghilterra l'organizzazione locale. Ciò dipende però dal carattere insulare del territorio, che assicura ai porti grandissimi profitti e provoca tra loro una vivace concorrenza per attribuire coi migliori servizi i più alti guadagni. Nè va dimenticato che i porti inglesi sono coordinati strettamente con le Società ferroviarie, le quali danno modo così di difendere e di preservare nel sistema dei mezzi di comunicazione gli interessi nazionali.

Ferma questa premessa, che serve ad indicare la via di una discussione obbiettiva, si domanda: quali provvedimenti ha preso lo Stato italiano nei riguardi del suo porto principale?

La nostra legislazione è passata per due stadi. In un primo col decreto 6 dicembre 1888 si provvide alla nomina di una Commissione governativa costituita dal prefetto, al cui fianco stavano il capitano del porto, l'ingegnere capo del Genio civile, il direttore delle dogane, i funzionari ferroviari e i rappresentanti delle Camere di commercio e del comune. Questa Commissione aveva funzioni esecutive e poteva presentare proposte di riforme. Funzioni esecutive nel senso che stabiliva gli atti secondo i quali dovevano avere il loro corso le provvisori legislative o quelle del Governo. Proposte di riforme in quanto, studiato un argomento, lo si sottoponeva all'autorità centrale, la quale prendeva quelle decisioni

che più rispondevano all'interesse generale. Dato tale ordinamento era assicurata un'equa e legittima prevalenza agli interessi nazionali del porto. Nel 1903 si è costituito per legge il Consorzio del porto di Genova, legge provocata nelle sue origini dalla giusta esigenza dei grandi lavori, che vi si prospettavano. Qui la struttura amministrativa del Consorzio mutò essenzialmente le caratteristiche del primo ordinamento portuale.

L'assemblea consorziale, costituita di trentaquattro membri era rappresentata dallo Stato con dodici funzionari, dalle provincie contribuenti con quindici delegati, da Genova con sette; quindi in qualche modo una prevalenza delle rappresentanze locali. Non diversamente nel Comitato esecutivo. In nessun caso nella costituzione del Consiglio e del Comitato si provvide ad assicurare il legittimo predominio degli interessi commerciali e marittimi, in cui si confondono gli interessi nazionali.

Ecco perchè in realtà all'azione del potere centrale andò a sostituirsi quella di forze locali. Quali i risultati di questa situazione? Ieri il senatore Ronco ha insistito sul punto che le condizioni del porto di Genova attuali non accennano ad una decadenza. Ed io questo riconosco. Però il secondo ordinamento non diede grandi risultati di fronte al primo. Se l'incremento annuo delle tonnellate di merci imbarcate e sbarcate dal 1888 al 1903 fu di tonnellate 157,580, dal 1904 al 1913 esso non fu che di 208,738 tonnellate.

Rispetto poi alle condizioni odierne non posso accogliere tesi estremiste, debbo però ammettere che il porto di Genova si trova in una condizione di crisi e di grave crisi. E invero, se noi ne studiamo da più aspetti le manifestazioni commerciali dal 1913 al 1919 la conclusione non è confortante, anche se si rifletta che in quel periodo il movimento complessivo fu ben inferiore a quello del periodo anteriore. Il numero delle navi da 12,272 scende a 6606, la stazza netta da 14,724,873 a 8,477,336, il peso in tonnellate delle merci sbarcate e imbarcate da 7,428,274 a 5,639,559.

D'altro canto, se si mettono a confronto i primi 10 mesi dell'anno 1920 con quelli corrispondenti dell'anno 1919, vi è una notevole diminuzione nella quantità e nella qualità delle merci. Il totale delle merci imbarcate

nei dieci mesi del 1919 sale invero a 4 milioni e 654,000 tonnellate, mentre nei corrispondenti mesi del 1920 tocca appena i 4 milioni e 124 mila tonnellate, con una diminuzione di 230 mila tonnellate. Siffatta diminuzione si rivela non tanto nelle merci imbarcate che sono quelle di provenienza della nazione, bensì nelle merci sbarcate, cioè nelle merci avviate al porto dalla clientela estera. Infine, se si considera quale sia stato il rapporto della bandiera nazionale alla bandiera estera in questi ultimi 5 anni, si constata una indiscutibile prevalenza della bandiera straniera. Difatti la bandiera nazionale, che nel 1915 arrivava al 44,70 per cento del movimento totale del porto, discende nel 1919 al 32,80, mentre la straniera che nel 1915 era rappresentata dal 55,30 sale nel 1919 al 67,20.

Nè si può tacere come l'opinione pubblica, a mezzo delle sue varie manifestazioni, abbia più volte notata la lentezza dei servizi del porto di Genova, la frequenza dei furti e anche degli incendi e non si sia mai astenuta dal presentare ai poteri responsabili il quesito, se le tariffe non sieno per avventura più elevate di quelle di porti stranieri anche concorrenti. Orbene è importante conoscere il giudizio degli stranieri al riguardo. Esso è un dato assai importante, specialmente se viene da un paese sinceramente amico ed imparziale come la Svizzera; paese che ha tutto l'interesse di tener pronta questa via più diretta per i suoi traffici.

Si dirà forse che faccio una analisi un po' troppo severa, ma io credo obbligo dell'uomo politico di andare al fondo dei problemi; non di nascondere la verità, ma di metterla in luce. Solo in tal modo l'opinione pubblica comprende la gravità della malattia e provvede a quelle provvidenze, che valgano in qualche modo ad attenuarne il processo. La debolezza con cui si nascondono i vizi dei propri figli, lo scarso coraggio nel rivelare gli errori dei popoli sono imperfezioni e mancanze così per i padri come per i legislatori. Un popolo è tanto più grande quanto più approfondisce le cause delle sue sofferenze, delle sue sventure!

Orbene, gli organi competenti svizzeri osservano che il traffico della Svizzera ai porti non è che per il 25 per cento a favore del porto di Genova, per il 75 per cento invece

a vantaggio dei porti stranieri. Certo cause naturali impediscono un prevalente afflusso al porto di Genova e non possono essere dimenticate dallo studioso imparziale. Innanzi tutto vi è la durata del trasporto. Per Anversa o per Rotterdam il trasporto è di quattro o cinque giorni mentre per Genova è di circa dieci. Di ciò evidentemente non ha colpa il porto di Genova. Vi è poi l'altezza dei noli. I noli tra Anversa e New York sono alquanto più bassi di quelli fra Genova e New York. Ed anche questa è una circostanza indipendente da forze agenti nel porto di Genova. Ma gli stranieri si lamentano di altre influenze. Essi si lagnano che alle cause di naturale diminuzione si aggiungano numerosi scioperi, la mala voglia degli operai per ogni lavoro serio, lo sfruttamento di ogni piccola circostanza per prolungare il lavoro e percepire compensi straordinari.

In conclusione quindi vi è una grave crisi nel porto di Genova. Essa è certo temporanea, ma è da desiderare che non si prolunghi, che non dilaghi. Quali ne sono le cause? Vi possono essere, o signori, cause indipendenti dall'azione dello Stato e da quella delle forze locali. Ve ne possono essere altre dipendenti dall'azione dello Stato e cause infine dipendenti dall'azione delle forze locali.

L'altezza dei noli, come dicevo or ora, non può certamente essere imputabile né allo stato, né ad influssi locali. L'arresto di tutto il movimento internazionale dei porti si verifica del pari in tutto il mondo. Esso è un male universale, né può certo essere addebitato all'uno o all'altro dei nostri porti. Si potrebbe chiedersi se la guerra possa eventualmente considerarsi quale un fattore di siffatta diminuzione. E potrà anche ciò affermarsi da un certo punto di vista, se cioè la guerra si considera nella sua efficacia sulla psiche dei lavoratori, in una parola, nella sua azione depressiva.

Però non si deve dimenticare, che durante la guerra i porti nordici erano completamente inerti, mentre il porto di Genova ha potuto funzionare con un movimento non irrilevante.

Possono studiarsi anche le cause dipendenti dall'azione dello Stato. Certamente vi fu in questi ultimi tempi, e vi è ancora, una minore azione nei servizi pubblici. Non è dato di manovrare lo stesso numero di vetture ferroviarie

che si muoveva prima della guerra. Il carbon fossile, che prima poteva affluire al porto di Genova per via di mare, ora prende la via terrestre e vi sottrae una parte notevole di trasporti.

Malgrado ciò si deve riconoscere (e l'ho constatato io stesso, nonostante io sia profano rispetto alle questioni ferroviarie) che, per quanto concerne lo sviluppo dei lavori, l'azienda delle ferrovie ha fatto e fa quanto è possibile e tende ad attuare il piano predisposto. Ma di ciò dirà meglio di me il mio collega dei lavori pubblici.

Del resto, se lo Stato deve fare ulteriori sacrifici, io credo non impegnarlo eccessivamente, proclamando che se vi è un interesse nazionale a cui lo Stato deve provvedere, è pur sempre l'interesse del porto di Genova.

Ma vi possono essere anche cause dipendenti dalle forze locali. Quali sono queste cause? Una è quella lamentata anche in quest'aula solenne da un oratore, che oggi rappresenta l'Italia negli Stati Uniti d'America. Essa deriva dal deplorevole sistema delle chiatte, sistema artificioso inteso a provocare una lunga permanenza nel carico e nello scarico delle merci, sistema a cui si connettono non di raro perdite e sottrazioni inesplicabili.

Infine viene prospettata, dagli oratori che hanno finora parlato, la lotta che si combatte da lungo tempo e specialmente in questi ultimi tempi tra capitale e lavoro, tra le organizzazioni dei datori d'opera e quelle dei prestatori d'opera. Abbiamo avuto di recente due scioperi: quello dei commessi di porto prima e in seguito quello dei barillari ed altri operai del porto, e questo col doloroso e triste effetto di arrestare per molto tempo un numero considerevole di piroscafi, rendendone impossibile lo scarico.

Ora incontrando anche questo argomento, a cui si è rivolta in modo particolare l'attenzione dell'assemblea nella discussione di ieri, io credo di dover fare alcune dichiarazioni molto nette e precise.

Lo Stato protesta la sua assoluta imparzialità di fronte a siffatti conflitti. Tale imparzialità deve essere seguita anche dagli altri enti pubblici. Lo Stato invero non intende di secondare l'interesse dei datori d'opera, né quello dei prestatori per quanto segua con simpatia

l'evoluzione delle classi lavoratrici e lo sviluppo della cooperazione, in cui alcuni ravvisano una forma di conciliazione tra l'individualismo e il socialismo.

In proposito l'onorevole senatore Ronco ha presentato il problema sull'opportunità di favorire il sistema della unicità delle cooperative o al contrario di sostituirvi invece quello prima esistente della pluralità. Io non ho difficoltà a dichiarare che, se la cooperativa rappresenta veramente l'associazione delle forze del lavoro, non è razionale che le stesse forze debbano farsi tra loro la concorrenza. Perciò il sistema dell'unicità delle cooperative meglio risponde alla evoluzione delle classi lavoratrici. Nondimeno, il pericolo dello svolgimento della cooperazione non consiste nell'unicità: può presentarsi da altro aspetto che è meno approfondito, ma l'esperienza addita ad ogni studioso imparziale e a cui è giusto si rivolga anche l'attenzione delle classi lavoratrici.

La difficoltà si connette allo sviluppo della organizzazione cooperativa in relazione all'incremento della popolazione. All'incremento della popolazione corrisponde quello dei membri del nucleo cooperativo, e con essi degli elementi di spesa che entrano nell'organizzazione. Perciò salari, spese, profitti e tariffe s'ingrossano e con essi il carico complessivo sul commercio.

Due sole forze valgono a contrastare questo aumento incessante della spesa determinata dal sistema dell'unicità delle cooperative. L'una è data dalla azione di un organismo superiore statale che, conscio delle difficoltà create al commercio, determina insindacabilmente le tariffe tenendo conto delle condizioni del mercato internazionale. L'altra si raccomanda alla persuasione dei lavoratori, i quali nel loro stesso interesse, comprendendo le difficoltà dell'azienda, riducano il numero dei membri dell'organizzazione o si adattino al regime voluto dalle necessità del commercio. Fatti antichi e fatti moderni del resto ci apprendono come ci sia manifestata siffatta tendenza dei lavoratori a diminuire il proprio numero. Cito le cooperazioni d'arte del medio evo e di recente le *Trades Unions* inglesi.

In relazione agli effetti di una persistente lotta fra capitale e lavoro vi è una ulteriore e ancor più seria considerazione, su cui richiamare l'attenzione dell'opinione pubblica. È

deffa la notevole differenza degli effetti, che il conflitto può provocare nell'economia internazionale in paragone con l'economia nazionale.

Nel campo chiuso dell'economia nazionale un aumento di salari può forse essere tollerato dal proprietario, e anche dal consumatore, su cui si ripercuote con aumento di prezzi. Il proprietario può assoggettarsi alla riduzione dei suoi profitti; il consumatore è tratto a considerare l'aumento di prezzi come una delle infinite traslazioni di oneri, che in definitiva cadono sopra di lui.

Il fenomeno è ben diverso nell'economia internazionale. In questa capitalisti e operai di fronte agli stranieri sono i produttori; gli stranieri sono i consumatori.

Agli stranieri non resta invero che di far divorzio da una organizzazione così nemica dei suoi benintesi interessi. Per il consumo quei lucri sono eccessivi, ed è dato di rivolgersi verso un'altra direzione. Se gli stranieri frequentavano un porto possono preferirne un altro con la massima disinvoltura se ne rimangono in un primo tempo delusi o maltrattati. Perciò da siffatta situazione internazionale viene ad essere ferito, non il solo interesse degli armatori, ma anche quello degli operai. Le classi lavoratrici sono esposte in definitiva alla più tremenda disoccupazione da una politica di predominio e di sfruttamento del consumatore così contraria al razionale sviluppo del commercio. Quanto forse non si avverava nel campo ristretto dell'economia nazionale diventa probabile, anzi sicuro, con danno dei capitalisti e degli operai, nel campo dell'economia internazionale.

Le classi lavoratrici con l'intelligenza, con lo spirito di previdenza che le distingue, non possono crearsi illusioni contrarie a siffatta prospettiva. Il tenerne conto sarà prova della loro avvedutezza. Ove non vogliano persuadersi agirà lo Stato a tutela degli interessi universali.

Su questa lotta accesa nel porto di Genova fra prestatori e datori d'opera, il consorzio del porto ha presentato talune proposte per una opportuna interposizione. E giacché parlo del consorzio del porto, sento il dovere di tributare il sentimento della massima stima verso chi lo rappresenta in Senato, verso il senatore

Ronco. Questi ha realmente dedicato agli interessi del porto un'opera assidua, intelligente, fattiva. Non di raro succede che, per quanta sia la solerzia di coloro che rappresentano un dato Istituto, la sua struttura, la sua composizione è tale da non portare quei frutti che la loro alacre volontà avrebbe dovuto ripromettersi.

Il consorzio del porto ha proposto di farsi lui intermediario fra l'organizzazione del lavoro e i capitani marittimi, cioè i rappresentanti degli interessi che affluiscono a Genova dal mare, determinando tutto quanto concerne o comunque si riferisce alla domanda e alla offerta di lavoro.

A me sembra però che questa trasformazione negli uffici del consorzio avrebbe per conseguenza un enorme e minuzioso lavoro esorbitante dalle sue ben più alte funzioni. L'amministrazione consorziale sarebbe ricondotta allo studio delle condizioni locali, essa verrebbe sempre più allontanata da quello dei problemi generali, in una parola, da tutto ciò che informa, che incarna in qualche modo gli interessi nazionali propri di un grande porto. L'opera sua s'impiccolirebbe in un affannoso tormento di competizioni affatto estranee ai fini, agli interessi, ai compiti, che l'ordinamento pubblico di un vasto emporio commerciale deve prefiggersi e imporre a sé stesso!

E ora ci si domanderà: quale sarà l'azione del Governo? quali provvedimenti andate divisando?

Mi si permetta di dividere la risposta a questa ultima domanda in due parti, l'una che si riferisce in generale a tutti i porti del Regno, l'altra che concerne il porto di Genova.

Nei riguardi di tutti i porti il senatore Frola ha ricordato come il mio predecessore abbia nominata una commissione intesa a studiare e a regolare l'ordinamento dei porti. Difatti questa commissione è venuta a date conclusioni. In un suo rapporto del 27 dicembre 1920 essa dichiara, che le disposizioni vigenti non offrono all'amministrazione sufficienti mezzi per rimediare agli abusi del privato monopolio, e che, a rimediarvi, occorre un duplice ordine di provvedimenti e cioè, da un lato, un opportuno coordinamento del lavoro, dall'altro la disciplina dei servizi mediante regolare concessione dell'utente all'autorità a ciò espressamente de-

legata. Si potrebbe, in relazione a questi concetti, concepire una legislazione intesa a fissare le discipline della organizzazione portuale e a creare gli eventuali istituti di interposizione. Non mi rifiuto di controllare con cura siffatti indirizzi e presenterò, eventualmente, al consiglio dei ministri quel disegno di legge a cui ha accennato il senatore Frola e che fa parte dei rimedi suggeriti dalla commissione, di cui egli fu membro autorevolissimo.

Questo per quanto si riferisce a tutti i porti: qual'è invece l'azione del Governo nei riguardi del porto di Genova?

Il Governo non si piega ad alcun preconcetto, non fa omaggio ad alcuna antipatia o ad alcuna predilezione. Esso vuole anzitutto conoscere i fatti. Perciò, ha deciso con un decreto di ieri, di affidare una indagine imparziale sui vari servizi ad un alto funzionario dello Stato.

Questi esaminerà le condizioni attuali del porto di Genova, studierà tutti i problemi che ad esso si riferiscono per approfondire le cause del presente malessere e per presentare eventuali proposte. In seguito a questa indagine, coscienziosa e profonda, il Governo, a ragion veduta, si risolverà sui provvedimenti che intende prendere. In nessun caso però — lo si dica chiaro — l'azione del governo tenderà a ridurre lo slancio, a diminuire le posizioni conquistate dalle classi lavoratrici. Nessuna delle conquiste che il proletariato ha saputo procacciarsi sarà minacciata. Il governo ha però dinanzi a sé un'alto ideale. Questo ideale consiste nella forza e nella dignità dello Stato, per farne il più efficace tutore degli interessi economici e civili della Nazione. Il Governo non permetterà mai, non potrà mai tollerare che gli interessi nazionali vengano compromessi e l'avvenire economico dello Stato sia minacciato o scosso da perturbamenti dovuti a semplici competizioni di classi o di categorie.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole ministro dei lavori pubblici.

PEANO, *ministro dei lavori pubblici*. Il collega onorevole Alessio ha esposto i provvedimenti che si adotteranno relativamente al porto di Genova e le cause che attualmente determinano le lagnanze, di cui la stampa e il Parlamento si sono fatti eco. A me spetta invece di rispondere relativamente a due altre questioni contenute nelle interpellanze dei senatori Reg-

gio e Frola e nel discorso del senatore Ronco.

La prima questione riflette i lavori da farsi perchè i porti possano avere tutta la loro efficienza, e l'attrezzatura adatta per aumentarne la potenzialità e diminuire la mano d'opera: e ciò rientra nella speciale competenza del Ministero dei lavori pubblici in quanto riguarda l'esecuzione di opere.

La seconda concerne i mezzi di trasporto ed i rapporti che i porti hanno necessariamente con le ferrovie. Credo opportuno di esaminare partitamente le due questioni.

Per quanto riguarda le opere da farsi, debbo ricordare anzitutto che in questi ultimi tempi sono sorti molti Enti autonomi portuali, a imitazione di ciò che era stato fatto a Genova: questi Enti sono sorti con un duplice intento; da una parte di creare una autonomia e decentrare l'attività dello Stato; dall'altra di assicurare il finanziamento dei porti. Per esprimere una opinione mia personale dirò che di porti ne esistono fin troppi. In Italia abbiamo, dirò così, non la sventura, ma la speciale contingenza d'aver un infinito numero di porti, e per quanto lo Stato faccia, accade che le somme cospicue, che si spendono, si disperdano in troppi rivi e si dividano in troppe parti. Comunque sia, questa idea di costituire gli Enti può rispondere effettivamente ad una necessità di cose, perchè unitamente allo Stato vi sono chiamati a contribuire anche i comuni e le provincie. Gli Enti portuali, però, non avevano finora potuto funzionare che molto limitatamente, e, perciò, a richiesta di tutti i loro rappresentanti, e specialmente per opera dell'onorevole senatore Frola, cui mi piace di tributare un particolare elogio, si è studiato il modo di finanziarli, e vi ho provveduto con recente decreto, del quale leggerò soltanto il primo comma del primo articolo, perchè chiarisce nettamente la portata del provvedimento preso. « Allo scopo di agevolare, anche mediante l'appalto alle società cooperative ed ai loro consorzi, l'esecuzione delle opere portuali da compiersi dagli Enti appositamente sorti e dalle provincie o comuni, la Cassa depositi e prestiti è autorizzata a concedere, alle condizioni normali, direttamente agli Enti od alle provincie o comuni suddetti, mutui per gli scopi determinati dai provvedimenti legislativi di istituzione o di concessione ».

Tale decreto, dunque, provvede in modo adeguato al finanziamento di questi Enti che sin oggi hanno funzionato più di nome che di fatto.

Venendo poi a parlare più direttamente del porto di Savona, devo anzitutto rilevare come in questi ultimi tempi siano stati approvati due progetti per importanti lavori: l'uno per l'impianto di dodici grue etetriche per un importo di 980 mila lire, e l'altro per la costruzione di un magazzino di deposito dei cotonei per l'ammontare di 3 milioni e 750 mila lire. Ma i provvedimenti più necessari sono quelli per favorire i mezzi ferroviari di comunicazione. Ora io posso comunicare al Senato che i lavori della linea che deve congiungere più direttamente l'approdo di Savona, che, come disse l'onorevole senatore Frola, rappresenta il porto del Piemonte, a Torino, potranno essere ultimati entro due anni. Secondo i dati che mi ha comunicato l'ufficio delle costruzioni delle ferrovie, la linea Savona-Carcare-S. Giuseppe di Cairo per il valico di Altare potrà essere ultimata ed aperta all'esercizio a trazione elettrica entro due anni; gli studi della linea Carcare-Millesimo-Ceva-Carmagnola-Carignano-Torino, e il raddoppio della Fossano-Carmagnola sono in corso, e saranno compiuti entro quest'anno. La costruzione di questi nuovi tronchi e del raddoppio suddetto, compresa la loro attrezzatura, richiederanno due anni di tempo; è dunque da presumersi che la direttissima Savona-Carcare-Ceva-Mondovì-Fossano-Carmagnola-Carignano-Torino possa essere aperta alla fine del 1923. Come si sa, queste linee, al pari di quelle che fanno cerchia al porto di Genova, saranno tutte elettrificate. Io credo di aver dato un impulso a questo importantissimo problema, e devo rendere qui un pubblico elogio all'aiuto efficacissimo che mi ha prestato il vostro collega onorevole senatore Corbino. Avremo quindi in breve tempo, oltre all'elettrificazione di queste linee, la elettrificazione della intera linea da Genova a Bardonecchia, ed in seguito quella della linea Genova-Spezia-Pisa.

Sono questi mezzi efficaci per facilitare lo sviluppo dei porti.

Quanto al porto di Genova, osservo che il senatore Ronco mi ha presentato un progetto di legge col quale si richiedono vari provvedimenti.

Innanzitutto, si richiede, per ultimare i lavori che l'Ente non può più finanziare, a causa degli aumentati prezzi, uno stanziamento di 52 milioni da ripartirsi in vari esercizi. Inoltre si propone un aumento dei contributi ordinari annui dello Stato, dalla misura del 20 a quella dell'80 per cento (cosicché il contributo annuo che è attualmente di un milione aumenterebbe a quattro milioni all'anno), nonché l'aumento della tassa supplementare d'ancoraggio fino a 50 centesimi la tonnellata, a partire da un minimo di 20 centesimi.

Queste richieste, fatte dal senatore Ronco, a nome dell'Ente autonomo, io ho già comunicate al tesoro. Ma è certo che, per facilitare l'approvazione dei relativi provvedimenti e per rendere meno gravosi gli oneri del tesoro, converrebbe studiare, se, come mi accennava il senatore Reggio, anche gli enti locali siano disposti a contribuire allo scopo, magari in forme diverse di finanziamenti, e vedere, per esempio, se la spesa di 52 milioni, invece di gravare in pochi anni a carico del tesoro, possa essere anticipata dagli enti locali, salvo a questi ad ottenerne il rimborso mediante annualità. Io mi propongo di esaminare queste modalità del provvedimento e spero che, appena il tesoro mi abbia dato la sua risposta, si possa trovare una soluzione soddisfacente.

Ma vi è un'altra proposta, la quale, però, più che il porto di Genova, riflette in generale tutti i porti, ed è quella relativa all'armamento di essi, per il quale si prevede una spesa complessiva di 125 milioni. Trattandosi di una spesa molto rilevante, ho creduto opportuno disporre che intanto si studi l'armamento di quei porti che ne hanno più urgente bisogno e che sono più importanti. Poiché, come ho già avvertito, non è possibile provvedere contemporaneamente a tutti i porti, è necessario intensificare le opere dove, esse possono riuscire più produttive; e questo si deve fare in modo completo e preciso, perché solo così si può ottenere un effetto utile per il Paese.

Dopo quanto ho esposto, credo di avere risposto alla prima parte delle interpellanze. Passo ora a rispondere sulla seconda parte, che riguarda i mezzi di trasporto, e che più direttamente si riferisce alla crisi dei trasporti ferroviari che oggi il nostro paese attraversa.

Innanzitutto, mi preme di dare al senatore

Frola un dato circa il carico nel porto di Savona, per dimostrare la migliorata situazione dei trasporti in quel porto, e cioè che mentre nel secondo semestre del 1920 la media dei carri caricati era di 190 al giorno, oggi essa è di 244. È evidente, quindi, che un miglioramento si sia avuto.

Ma la questione, che il senatore Frola ha sollevato, è più generale, e non si riferisce soltanto al porto di Savona. Essa si riferisce cioè alle cause che oggi ostacolano i nostri trasporti. Ora sono lieto di poter esporre al Senato, che sa rendersi conto delle difficoltà attuali, alcuni dati statistici, i quali stanno a dimostrare come le cause della presente situazione dei trasporti risiedano in ragioni diverse da quelle che comunemente si dicono. Anzitutto il percorso medio dei carri, che nel 1913 era di 170 chilometri, oggi si è allungato a circa 240 chilometri; e ciò perché la guerra ha cambiato completamente la natura dei trasporti. Oggi si devono trasportare per ferrovia, a lunghe distanze, merci comuni che prima si valevano della via di mare; il legname, ad esempio, dalla Calabria alle regioni settentrionali d'Italia, il fieno dal Veneto fino in Sicilia; il che vuol dire che resta assai più lungo il periodo di tempo il quale le locomotive e il materiale da carico restano impegnate per ogni trasporto, e quindi coi mezzi a disposizione si riesce ora a soddisfare numericamente meno richieste che non prima.

Inoltre, la guerra ha intaccato il nostro patrimonio di macchine, e da ciò dipende la vera crisi nei trasporti, piuttosto che, come si dice, dai carri: la crisi è nei mezzi di trazione.

Prima della guerra i carri utili al carico erano circa 92,000, oggi essi sono circa 123,000, mentre le locomotive atte al servizio, che prima della guerra erano in numero di circa 4450, oggi sono solamente 4200. Non solo, ma noi abbiamo estesa la nostra rete da 13,640 chilometri a 15,118: quindi un maggior servizio, a cui si provvede con un minor numero di macchine. E si noti che queste macchine sono in cattivo stato, per l'intenso logorio subito durante la guerra, e danno un rendimento assai minore.

L'altra causa è la mediocre qualità del carbone, che tutti conoscono: attualmente si cerca di rimediare, e, avendo grandi scorte, sarà possibile dar carbone di migliore qualità. A queste

cause occorre aggiungere infine la mancanza del soccorso della navigazione di cabotaggio, la quale durante e dopo la guerra è venuta quasi completamente a cessare; infatti, basta accennare al fatto che, mentre prima della guerra attraverso lo stretto di Messina e per le linee calabresi passavano solo circa cinquantamila carri carichi all'anno, oggi si è raggiunta la cifra di circa ottantamila, appunto perchè la maggior parte dei trasporti da e per la Sicilia, che prima si servivano del mare, si riversano ora per ferrovia, aggravando le linee calabresi delle quali è nota la modesta potenzialità. Io mi sono adoperato, d'accordo col collega Alessio, di ristabilire questa navigazione di cabotaggio, ed abbiamo istituito due linee: una mediterranea, che parte dalla Sicilia e va a Napoli e Genova; l'altra nel mare Adriatico, dalla Sicilia e dalle Puglie a Trieste e viceversa.

Queste sono le difficoltà dei mezzi di trasporto in cui ci troviamo; ma voglio far rilevare ancora qualche dato di confronto. Prima della guerra si caricavano giornalmente in media quindicimila carri circa su tutta la rete; nell'anno 1920 questa media è discesa ad undicimila quattrocento settantadue; e la ragione di questa differenza sta appunto in quanto ho già detto, e cioè che i carri devono percorrere un tragitto e un ciclo molto maggiori. E se noi guardiamo alla Francia, vediamo che prima della guerra colà si caricavano circa 60 mila carri al giorno, mentre oggi se ne caricano solo 40 mila; ciò dimostra come anche le ferrovie francesi, che pure hanno avuto un gran numero di macchine dalla Germania, siano in condizioni non migliori delle nostre per quanto riflette i trasporti.

Ma se consideriamo i dati che offrono la vera misura del traffico, e cioè ci riferiamo alle tonnellate-chilometro, noi riscontriamo questo risultato confortante che mediante l'utilizzazione fatta, diciamo pure, con grande zelo da parte della direzione generale delle ferrovie, le tonnellate-chilometro trasportate sono aumentate in confronto di quelle che erano avanti guerra.

Prima della guerra le tonnellate-chilometro lorde rimorchiate, quelle cioè che comprendono e le merci e i vagoni carichi e vuoti erano 17 miliardi 683 milioni, mentre attual-

mente sono 21 miliardi 944 milioni e le tonnellate-chilometro di merci trasportate da 7 miliardi o 383 milioni sono salite a circa undici miliardi.

Ora questo dimostra come anche nelle condizioni attuali vi sia stata un'efficienza maggiore nel trasporto di merci.

Quali sono i rimedi per ovviare ai danni che si lamentano? Questi rimedi devono consistere essenzialmente nel rifornirci di locomotive e nel rimettere i parchi delle locomotive in condizioni di normale funzionamento. Si è verificato, in seguito alla crisi industriale e ad altre difficoltà del dopo guerra, soprattutto a causa dell'altezza dei prezzi, il fatto che specialmente le officine private hanno trascurato la riparazione delle locomotive. Attualmente io ho cercato di intensificare queste riparazioni, sia accordando degli anticipi alle ditte, sia anche rivedendo i contratti. Vi è quindi ragione di ritenere (e rispondo con ciò ad una domanda del senatore Frola) che si avrà quanto prima un miglioramento e si potrà far fronte ai bisogni del traffico, sia perchè le officine di Stato, le quali hanno sempre compiuto il loro dovere, sono state portate in condizioni di avere le macstranze al completo, sia perchè si è esteso ad altre ditte l'incarico delle riparazioni, comprese alcune ditte straniere.

Così, per quanto riguarda le costruzioni di nuove locomotive, la ragione vera del difetto va ricercata specialmente nelle nostre ditte industriali, le quali non hanno mantenuto i patti che avevano assunti e non hanno fatto le consegne che dovevano fare alle epoche stabilite. Infatti la Ditta Breda, che in base ai patti contrattuali avrebbe dovuto nel periodo dal settembre 1919 al maggio 1920 consegnare complessivamente 219 locomotive, ne ha consegnate finora soltanto 47. Analogamente le officine di Saronno ne hanno consegnate 25 su 57, le meccaniche di Napoli 15 su 55, le Reggiane 15 su 37. Infine le officine Ansaldo e le Meccaniche di Milano, che avevano ordinazioni rispettivamente per 115 e 66 locomotive da fornire entro il maggio 1920, non hanno effettuata ancora alcuna consegna.

Quindi ben si comprende che la condizione dei nostri parchi ferroviari, per la mancata consegna di queste macchine, ha subito gravi danni, inquantochè le macchine che andavano in depe-

rimento non potevano essere sostituite con macchine nuove. Orbene io ho cercato di provvedere ed ho avuto assicurazione che le consegne saranno fatte ora regolarmente.

Oso, quindi, esprimere la sicurezza che il Senato, tenuto conto dei dati comparativi sia del nostro paese che di quelli esteri, e tenuto conto altresì delle difficoltà che sono intrinseche alla mutata natura dei trasporti e alle condizioni dei parchi delle locomotive, vorrà ancora rendersi conto come il servizio non possa immediatamente migliorare, ma che i provvedimenti presi sono tali da portare le cose al miglior risultato.

D'altra parte una difficoltà grave si è anche avuta dall'applicazione delle otto ore di lavoro (*benissimo*). Questa non è stata fatta soltanto in Italia, ma anche negli altri paesi. In Francia, ad esempio, essa è stata sotto certi riguardi anche più estesa. Del resto tale applicazione era effetto di precedenti concordi, ed ormai è norma generale di ogni specie di lavoro. Ma specialmente nei servizi di trazione moltissime difficoltà ne sono derivate, perchè il riparto di queste otto ore lavorative, per quanto si debba intendere non come limite giornaliero assoluto, ma riferire ad una media di 48 ore settimanali, è avvenuto, specie nei primi tempi, in modo non ordinato e preciso. Studi e provvedimenti per dirimere queste difficoltà si trovano in corso, ed ho fiducia che approderanno a buon risultato.

Ho voluto esplicitare questi concetti per dimostrare che l'amministrazione ferroviaria fa tutto il possibile per adempiere al suo dovere.

L'onorevole senatore Frola ha poi concluso il suo discorso, facendo accenni alla conferenza di Barcellona. La conferenza di Barcellona avrà importantissimi argomenti da trattare. Essa è una emanazione del patto delle nazioni, una conseguenza del trattato di Versailles.

In questa conferenza si dovrà esaminare innanzi tutto la questione di costituire un Comitato permanente per regolare tutti i trasporti e per dirimere le questioni relative ai medesimi e cioè quelle della libertà di transito, del regime dei porti, del regime e della libertà dei trasporti ferroviari, delle vie navigabili. Sono problemi veramente gravi che possono avere grande influenza sui traffici del

nostro paese; e di essi mi rendo conto pieno ed assoluto.

Il problema anche più grave tra tutti quelli che ivi sono contemplati, è quello delle vie navigabili; gli altri in sostanza non consistono che nella codificazione, giusta il programma comunicato e studiato dalla Commissione di Parigi, dei principi generali di diritto internazionale oggi vigenti.

Il regime delle linee navigabili assume una importanza gravissima, specialmente per l'Italia: noi abbiamo interessi di carattere internazionale, che dobbiamo risolvere con reciproca soddisfazione nostra e della Svizzera, specialmente per ciò che riflette la navigazione del Lago Maggiore, del Lago di Lugano, del Lago di Como. La questione diventa ancora più importante in quanto riflette la navigazione del Ticino e del Po fino al mare: e non va guardata localmente ed isolatamente, ma nel quadro più generale della navigazione internazionale, che comprende la navigazione del Danubio, del Reno e del Rodano.

Sappiamo che attualmente si fanno studi per la navigazione del Rodano, in modo da poterlo collegare col Reno, cosicchè da Rotterdam a Marsiglia possa esservi continuità di comunicazioni.

Noi dobbiamo studiare tutto ciò anche in rapporto ai nuovi valichi ferroviari, al valico dello Spluga, per esempio.

Io assicuro il Senato che, se mi sarà possibile, cercherò d'intervenire personalmente alla Conferenza: da più di un mese ho tenuto varie e molteplici riunioni per scambio di idee sull'argomento, e me ne occupo col massimo amore, perchè sono convinto che trattasi di uno dei problemi più gravi che vi siano dopo la guerra e che più interessano l'Italia. (*Applausi*).

Nomina di scrutatori.

PRESIDENTE. Estraggo a sorte i nomi degli onorevoli senatori che procederanno allo scrutinio delle schede di votazione.

Risultano sorteggiati quali scrutatori per la votazione per la nomina di un segretario nell'ufficio di Presidenza i signori senatori: Baldoni, Apolloni, Pavia, Diena, Grandi.

Chiusura di votazione.

PRESIDENTE. Dichiaro chiusa la votazione. Prego i signori senatori testè sorteggiati di voler procedere allo spoglio delle schede.

(I senatori scrutatori, procedono allo spoglio).

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abbate, Agnetti, Aguglia, Ameglio, Amero D' Aste, Annaratone, Apolloni.

Badaloni, Badoglio, Barbieri, Barzilai, Bellini, Benventano, Bergamasco, Bergamini, Bernardi, Bertarelli, Bertetti, Berti, Bettoni, Bianchi Riccardo, Biscaretti, Bollati, Boncompagni, Bouvier, Brusati Roberto, Brusati Ugo.

Cagnetta, Cagni, Calabria, Calisse, Calleri Campello, Campostrini, Caneva, Canevari, Cannavina, Capaldo, Cappelli, Carissimo, Cassia, Castiglioni, Cataldi, Catellani, Cefalo, Cefaly, Cencelli, Cimati, Cirmeni, Civelli, Cocchia, Colonna Fabrizio, Colonna Prospero, Conci, Corbino, Corsi, Crocc, Cusani Visconti.

Da Como, Dallolio Alberto, Dallolio Alfredo, D'Andrea, De Amicis Mansueto, De Blasio, De Cupis, Del Bono, Del Giudice, Della Noce, Della Torre, Del Lungo, Del Pezzo, De Martino, De Novellis, De Renzi, Di Bagno, Di Brazzà, Diena, Di Robilant, Di Rovasenda, Di Saluzzo, Di Sant'Onofrio, Di Stefano, Di Terranova, Di Vico, Dorigo, D'Ovidio Enrico, D'Ovidio Francesco.

Einaudi.

Faelli, Faina, Fano, Fecia di Cossato, Ferraris Carlo, Ferraris Dante, Ferraris Maggiorino, Ferrero Di Cambiano, Fill Astolfone, Filomusi-Guelfi, Fradeletto, Frascara, Frola.

Gallina, Gallini, Garavetti, Garofalo, Gerini, Ghiglianovich, Giaccone, Giardino, Gioppi, Giordano Apostoli, Giunti, Giusti del Giardino, Grandi, Grassi, Greppi Giuseppe, Guala, Gualterio, Guidi.

Imperiali, Indri, Inghilleri.

Lanciani, Leonardi Cattolica, Libertini, Lodi Loria, Lucchini, Lustig.

Malaspina, Malvezzi, Manna, Mango, Marchiafava, Mariotti, Martinez, Martino, Masci, Masarucci, Mayer, Mazziotti, Mazzoni, Melodia, Millo, Molmenti, Montresor, Morandi, Morrone, Mortara, Mosca.

Niccolini Pietro.

Pagliano, Palummo, Pansa, Passerini Angelo, Paternò, Pavia, Pellerano, Perla, Persico, Pe-

titti di Roreto, Pigorini, Pincherle, Pipitone, Pirelli, Plutino, Podestà, Polacco, Pozzo, Presbitero, Pullè.

Rava, Rebaudengo, Reggio, Reynaudi, Ridola, Rizzetti, Romanin-Jacur, Rossi Giovanni, Rota, Ruffini.

Salata, Salvia, Sanarelli Scalori, Schanzer, Schiralli, Schupfer, Serristori, Sili, Sonnino Sidney, Spirito, Squitti, Supino.

Tan assia, Tassoni, Tecchio, Thaon di Revel, Tivaroni, Tommasi, Torraca, Torrigiani Filippo, Torrigiani Luigi.

Valenzani, Valli, Vanni, Venosta, Venzi, Verga Vicini, Viganò, Vigliani, Vigoni, Vitelli, Volterra.

Wollemborg.

Ziliotto, Zupelli.

Presentazione di relazione.

PRESIDENTE. Invito il senatore Pellerano a recarsi alla tribuna per presentare una relazione.

PELLERANO. Ho l'onore di presentare al Senato la relazione dell'Ufficio centrale sul progetto di legge avente per oggetto la « Indennità ai pubblici amministratori ».

PRESIDENTE. Do atto al senatore Pellerano della presentazione di questa relazione, che sarà stampata e distribuita ».

Seguito della discussione della interpellanza dei senatori Reggio e Frola.

PRESIDENTE. Riprenderemo ora la discussione sulle interpellanze degli onorevoli senatori Reggio e Frola.

Ha facoltà di parlare l'onorevole senatore Reggio per dichiarare se sia o no soddisfatto.

REGGIO. Ringrazio gli onorevoli ministri dell'industria e dei lavori pubblici per le cortesie spiegazioni che mi hanno dato, e li ringrazio anche per l'interesse che hanno dimostrato per il porto di Genova, interesse, del resto, del quale non si poteva dubitare.

Per queste ragioni potrei dichiararmi genericamente soddisfatto; gli onorevoli ministri sostanzialmente mi hanno detto che sarà nominato un funzionario, il quale verrà ad esaminare le condizioni del porto di Genova: io confido che questo funzionario potrà fornire gli elementi necessari affinché il Governo possa

risolvere la questione dei lavori con un'equa distribuzione e un'equa compensazione tra le diverse vedute.

Confido pure che questo funzionario potrà accertare come sia assolutamente indispensabile uno stanziamento da parte dello Stato per il porto di Genova, se si vuole che quel porto nell'avvenire assolva il suo compito.

Il porto di Genova da venti anni non costa nulla allo Stato Italiano, perchè, se non si fossero fatte dal Consorzio, le sole spese di manutenzione, costerebbero più di quello che il Governo dà oggi al Consorzio.

Confido che a questo risultato si giungerà e allora potrò io dichiararmi pienamente soddisfatto: ma non è questo che importa; potranno dichiararsi soddisfatti il porto di Genova e le provincie che dal Porto di Genova si approvvigionano.

FROLA. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FROLA. Ho sentito con molto interesse le dichiarazioni fatte dagli onorevoli Ministri per l'Industria e per i Lavori Pubblici sulle varie questioni da me trattate e sollevate ieri, e ringrazio anch'io per queste dichiarazioni.

Ma io ritengo, e con me molti altri colleghi, che questa discussione, così importante per la natura delle questioni che sono state trattate, così importante per il momento in cui ci troviamo, non possa che chiudersi con una deliberazione esplicita. Onde, valendomi della facoltà concessami dal regolamento, e nelle forme dal regolamento prescritte, con le firme da esso volute, io presento la seguente mozione:

« Il Senato, prendendo atto delle dichiarazioni del Governo, convinto della necessità di provvedere all'ordinamento del lavoro nei porti e al miglioramento dei servizi portuali, invita il Governo a presentare concreti provvedimenti organici intesi a regolarizzare il servizio ferroviario in relazione ai porti, a intensificare l'attrezzatura dei porti con mezzi di carico e scarico, con l'impianto di meccanismi, di magazzini, di depositi; a regolare le tariffe e le spese di carico e scarico, di sosta nelle chiatte e nei depositi; a rafforzare la direzione dell'andamento dei servizi relativi ai porti stessi, accelerando pure le necessarie opere portuali; il

tutto come strumento indispensabile alla ricostruzione economica del Paese ».

Frola, Bouvier, Ferraris Maggiorino, Mariotti, Podestà, Leonardi Cattolica, Rejnaudi, Diena, Libertini, Tamassia, Rizzetti.

Si associa anche l'onorevole Reggio.

Io presento questa mozione e sono a disposizione degli onorevoli ministri e del Senato per svolgerla quando si creda a termini del regolamento.

PRESIDENTE. Il regolamento stabilisce che il Senato fissi il giorno della discussione della mozione, dopo uditi i proponenti e il Governo.

Chiedo quindi agli onorevoli ministri dei lavori pubblici e dell'industria in qual giorno propongono che sia discussa questa mozione.

ALESSIO, *ministro dell'industria e commercio*. Il Governo non ha alcuna difficoltà: è agli ordini del Senato anche immediatamente. Se il Senato volesse discutere questa mozione anche subito, noi saremmo ai suoi ordini.

Certamente noi possiamo accettare questa mozione nei suoi termini generali. Quanto ai particolari tecnici e finanziari abbiamo già dichiarato che dobbiamo compiere ulteriori indagini e studi in seguito ai quali si potrebbero poi prendere i provvedimenti opportuni.

Ma il concetto della mozione può essere da noi accettato.

PRESIDENTE. Come il Senato ha udito, il Governo non ha alcuna difficoltà a discutere anche subito la mozione.

I proponenti propongono che sia discussa immediatamente?

FROLA. Sì, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Pongo allora a partito questa proposta.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(È approvata).

Mi pare che questa mozione non sia altro, onorevole Frola, che la logica conclusione dello svolgimento della sua interpellanza.

Quindi non credo che ella voglia parlare per svolgerla...

FROLA. Non intendo certo ripetere quello che già dissi ieri; ma intendo chiarire alcuni punti della mia mozione. Sarò brevissimo...

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare.

FROLA. Non starò a ripetere quello che dissi ieri: lo ricordano i signori senatori i quali hanno ascoltato attentamente la trattazione da me fatta delle varie questioni che sono comprese nella mia interpellanza. Una parola vorrei dire però sulle dichiarazioni del Governo; accennerò solamente.

L'onorevole ministro dell'industria ha detto che da una Commissione gli vennero fatte delle proposte, che egli esaminerà queste proposte.

Io osservo solamente all'onorevole ministro che questa Commissione, come ho detto ieri, e come non è inutile ripetere, non ha fatto solamente delle proposte; essa ha avuto dal Ministero l'incarico di formulare un apposito disegno di legge e questo disegno di legge ha già formulato da un anno. Questo disegno di legge fu riesaminato, in seguito a controproposte fatte dalla federazione dei lavoratori, e venne concretato un disegno di legge dettagliato che parla di tutto l'ordinamento del lavoro nei porti. Si sono sentite le opinioni delle diverse organizzazioni, dei sindacati, del rappresentante dell'ufficio del lavoro e delle camere di commercio. Ora questo progetto è maturo, esso si può presentare al Parlamento; dirò anzi che non solo si può, ma è necessario presentarlo, perchè è necessario sortire da questo stato di cose come già ieri ho accennato; è necessario che si sappia chi può dirimere o comporre le vertenze, le controversie che si sollevano per il lavoro nei porti; è necessario che si sappia (perchè siamo in uno stato d'incertezza di legislazione) chi ha l'autorità di far ciò, quali sono gli organi esecutivi, chi può far le tariffe, chi può aumentarle o diminuirle, ed è necessario che tutto ciò si sappia senza possibilità di equivoci.

Sono tutte questioni pronte ad essere esaminate ed è necessario che lo siano. Mi riferisco quindi senz'altro a quanto ho detto ieri e insisto perchè al più presto l'onorevole ministro voglia prendere quei provvedimenti che crederà necessari. Li prenderà perchè l'onorevole ministro dell'industria ha dichiarato che accetta la mia mozione nei suoi concetti principali, e io di ciò lo ringrazio perchè è segno che egli riconosce la giustizia di essa, ma il Senato dev'essere rassicurato in modo concreto sulla efficacia, sulla prontezza dei procedimenti che s'intendono di prendere. E con ciò termino il mio dire.

PRESIDENTE. Ha la parola l'onorevole ministro dell'industria e commercio.

ALESSIO, *ministro dell'industria e commercio*. Io credo di dover rispondere a quanto ha osservato ora il senatore Frola. Consento pienamente nei concetti generali della sua mozione, nei riguardi però del progetto redatto dalla Commissione, cui egli accenna, mi permetta di fare alcune osservazioni. Ella sa che la Commissione è stata nominata da un precedente Gabinetto ed ha presentato le sue conclusioni soltanto ieri. Io, che sono fra i ministri quello che dovrebbe conoscerle, non ho potuto ancora esaminarle: ma io non sono che una parte del Governo, e queste conclusioni debbono essere esaminate dal Presidente del Consiglio, dal ministro del tesoro, dal Governo tutto.

Come è dunque possibile che io dichiarassi di accettare le conclusioni di quel progetto di legge al quale faccio omaggio perchè son certo che l'onorevole Frola e i suoi colleghi vi avranno dedicata tutta la loro assiduità e tutta la loro coscienza?

Debbo dunque fare a questo proposito tutte le riserve, pronte ad accettare i concetti generali indicati nella mozione.

FERRARIS MAGGIORINO. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FERRARIS MAGGIORINO. Se il Senato permette, vorrei profittare di questi momenti tranquilli per chiarire brevemente quale sarebbe, a mio avviso, il senso e la portata della mozione che ho avuto l'onore di sottoscrivere insieme ad altri egregi colleghi. A me pare che la questione sia stata posta esattamente dall'onorevole Frola quando dice che vi sono provvedimenti immediati e urgenti che entrano nelle facoltà del potere esecutivo e che sarebbe bene fossero presi al più presto possibile, e vi sono provvedimenti di ordine legislativo cui si potrà addivenire più tardi e con maturato studio. Ma la questione preme perchè il disservizio attuale dei porti, che è forse maggiore di quello che è apparso in questa discussione, è una delle cause della debolezza economica del paese, è un ostacolo a quella ricostruzione della patria che il Ministero presente ha posta come suo auspicato programma. La questione preme perchè in questo momento, finita la guerra, e ricominciando la navigazione dei

grandi fiumi di Europa, come testè diceva l'onorevole ministro dei lavori pubblici, si vanno riassetando i traffici dell'Europa centrale. Or bene le autorità ed i commercianti della Svizzera affermano che Genova abbia perduto il 75 per cento del traffico svizzero che aveva l'anno scorso, e, attribuiscono una parte, forse anche troppo grande, di questa perdita del traffico svizzero da parte di Genova al disservizio di quel porto. Siamo dunque davanti ad un problema di tale importanza di ordine interno e internazionale, come diceva benissimo nel suo austero e pregevole discorso l'onorevole Alessio, che chiederei al Senato pochi momenti per chiarirlo nei suoi punti maggiori.

Vorrei soltanto ringraziare ancora l'onorevole Alessio perchè forse è la prima volta che dal banco del Governo un ministro ha così nettamente e correttamente affermata la prevalenza nei grandi porti dell'interesse nazionale sull'interesse particolare e locale.

Orbene che cosa dicono i commercianti svizzeri nelle loro Camere di commercio, nell'Associazione economica di Zurigo, presieduta da Alfred Frey cittadino ed economista eminente, nei memoriali presentati ufficialmente al Governo italiano?

Che il porto di Genova non può più bastare a soddisfare i loro bisogni per queste principali ragioni: lentezza di scarico e di carico; tariffe arbitrarie e mutevoli; soste e depositi lunghi, talvolta artificiali, nelle chiatte, raramente nei magazzini, meno costosi; lentezza di inoltro per ferrovia dal porto alla Svizzera; frequenza di manomissioni per furti e per incendi, come ricordò anche l'onorevole ministro dell'industria; poca correttezza nel consentire i certificati di avarie e nel liquidarli. Queste lagnanze essendo state presentate ufficialmente al Governo italiano io sono persuaso che dal Governo stesso e da questo alto consesso, devono avere la più seria, la più imparziale e la più giusta considerazione.

Quali sono le cause di questo disservizio, ormai incontrovertibile, come riconobbero l'onorevole Reggio per il porto di Genova e l'onorevole Frola per il porto di Savona?

A mio avviso due sono le cause del disservizio dei porti italiani in genere: deficienze tecniche e deficienze amministrative, che entrambe da-

tano da tempo antico ed è inutile che aggiunga che in questa nostra campagna, noi non siamo mossi da alcuna considerazione nè di ordine personale nè di ordine locale. L'abbiamo cominciata nel 1889, con i compianti onorevoli Bettolo e Fasce, l'abbiamo continuata nell'altro ramo del Parlamento con l'amico Reggio e con i deputati della provincia di Genova, abbiamo concretato le nostre speranze, forse anche un poco le nostre illusioni nel Consorzio a cui sono collegati i nomi più belli di questa assemblea, Saracco, Perazzi, Gadda, Boccardo e altri uomini insigni del Senato nel principio del secolo. E sarebbe ingiusto negare che il miglioramento del porto di Genova iniziato colla Convenzione Galliera e con i 63 milioni spesi fra il 1877 ed il 1891, abbia continuato in seguito. Ma le esigenze del commercio ora domandano di più. Ora, non solo per Genova, ma per i maggiori porti d'Italia in genere, abbiamo di fronte a noi la necessità improrogabile di provvedimenti immediati, che a mio avviso rialzino ad un tempo il movimento economico e oserei dire anche il prestigio morale del paese, soprattutto di fronte all'estero.

Furono accennate e sono indicate nella nostra mozione le deficienze dei servizi ferroviari. L'onorevole Peano ha dato in questo momento spiegazioni esaurienti che credo saranno utili per noi e per il paese; e confidiamo nell'opera sua come in quella dell'egregio direttore generale delle ferrovie. Ma il problema non è di nuove costruzioni di materiale in paese od all'estero, come affermai fino dallo scorso anno, è problema di riparazioni ai vagoni e specialmente alle locomotive, e queste bisogna affrettare a qualsiasi costo.

L'onorevole Peano potrebbe dirmi, che il miglioramento dei servizi ferroviari si riflette immediatamente nei porti. Come abbiamo infatti visto, nel 1912-1913, quando avvenne un profondo miglioramento dei servizi ferroviari dovuto a Riccardo Bianchi, dopo la campagna del miliardo che condussi per tre anni anche contro tutti i finanziari e gli economisti d'Italia e che l'onorevole Sonnino concretò in una provvida legge, per la prima volta la curva delle giacenze nel porto di Genova discese così rapidamente che vi era equilibrio fra le entrate e le uscite. Ad esso bisogna ritornare oggi.

Il mio valoroso collega onorevole Reggio, che

tanto ama Genova e ne propugna il progresso marittimo, ha osservato che quanto è maggiore il perimetro d'un porto, tanto più facili ne diventano le operazioni. Ma l'economia dei porti del Mediterraneo, e specialmente dell'Italia non è la medesima, ma è l'inversa dell'economia dei porti del nord. I porti del nord sono dei porti fluviali, possono prolungare le loro fronti di accosto quanto vogliono e con spesa moderata e non tengono conto dello spazio, come succede nelle città d'America, che avendo avanti a se stesse illimitate aree, si estendono largamente; ma i porti dell'Italia non cominciano dalla riva per andare verso terra, cominciando dalla riva per andare verso il mare con delle opere costosissime che in queste ultimi tempi hanno raggiunto dei prezzi favolosi.

Ora da noi l'economia dello spazio è il primo mezzo per potere, con le risorse di cui disponiamo, utilizzare i porti in ragione dei loro bisogni, ed ecco perchè l'attrezzatura diventa per noi un problema di primo ordine e di importanza anche maggiore che per i porti del nord. Invece accade che i porti del nord abbiano una attrezzatura di gran lunga superiore a quella dei porti d'Italia, diciamo meglio, enormemente superiore a quella del porto di Genova, perchè tranne il porto di Genova, l'attrezzatura dei porti italiani, eccetto che per il grano, non esiste quasi. L'attrezzatura dei porti italiani quale fu riscontrata da una Commissione parlamentare, nella quale fui modesto collaboratore dell'onor. Bettolo che tutti noi piangiamo, e del caro collega Giovanni Mariotti, è insufficiente nel porto di Genova, fu alquanto migliorata in questi ultimi anni a Spezia, è modestissima a Venezia, quasi nulla a Napoli, nulla in tutti gli altri porti, specialmente della Sicilia. Non vorrei diffondermi su questa parte del problema che ritengo sostanziale; ma l'Italia ha commesso l'errore di chi, dovendo provvedere alla crescente famiglia ampliasse la sua casa, senza porvi nè gl'infissi, nè i mobili. Più costruisce più ha spese di interessi, miglioramenti e manutenzioni, e non alloggia meglio.

Data questa situazione di cose, date le risorse necessariamente scarse del bilancio, dato l'altro problema essenziale, quello della brevità del tempo e dell'urgenza del provvedere, amerei che il Governo cominciasse sopra tutto a preoccuparsi dell'attrezzatura dei nostri porti; e come

attrezzatura intendo non solo gli elevatori meccanici e le grue elettriche, ma soprattutto, ed oserei dire avanti tutto, i magazzini di deposito. Essi sono assolutamente insufficienti a Genova e mancano quasi completamente da per tutto, anche nei grandi porti: a Venezia, a Napoli (dove ci sono antichi magazzini che rimontano a tempi preistorici) e mancano anche nelle isole.

Mentre invece basta confrontare non soltanto i porti esteri, ma il vicino porto di Trieste per vedervi tale differenza di impianti e di depositi che è cosa veramente confortante. E sono lieto di avere ora appreso dal mio collega Mayer che il Governo italiano ha avuto la saviezza di conservare a Trieste a fianco degli antichi impianti, anche gli antichi ordinamenti, e mi auguro anzi che servano di modello al Governo per la rinnovazione indispensabile dei nostri porti.

Noi abbiamo in questa materia un esempio avanti a noi veramente luminoso. Allo scoppio delle ostilità i porti francesi erano, come attrezzatura e come ordinamento, in condizioni di deficienza forse peggiori dei nostri porti. Il Governo francese, sotto l'impulso degli Inglesi e degli Americani, comprese perfettamente che non era il momento di aumentare l'intensità dei porti mediante opere a lunga resa, ma che bisognava provvedere immediatamente con quei mezzi più rapidi che i tempi consentivano. Noi tutti apprezziamo il nuovo bacino del Faro, che Genova tanto attende. Noi lodiamo il nostro collega onorevole Carlo Ferraris che a quel bacino fece dare inizio nel 1905: ma quando si pensi che sono trascorsi 15 anni, pur tenendo conto delle circostanze della guerra, che abbiamo speso somme non indifferenti, e che nessuno sa dire tra quanti anni quel bacino potrà essere aperto e posto in servizio, credo che è molto meglio seguire l'esempio del Governo francese, come esso ne dà notizia in un rapporto « *Le ports maritimes de la France, pendant les trois premières années de la guerre* ».

Sì, è meglio seguire l'esempio del Governo francese che ha aumentato in tre anni del 75 per cento la potenzialità del porto di Rouen, ed ha aumentato di quantità variabili fra l'80 e il 100 per cento la potenzialità degli altri porti francesi specialmente di quelli dell'Havre, e di Marsiglia. Ed ecco perchè amerei avere binari

ed attrezzature rapide, immediate, (qu po' all'americana od all'inglese, ma che fra breve tempo rivestissero il Molo nuovo di Venezia, la splendida banchina che attende da circa otto anni il suo arredamento, e il Molo nuovo di Napoli che attende anch'esso di essere valorizzato; e tutte le altre opere murarie che ci sono costate molto, ma che sono ancora nude, e di scarso rendimento per mancanza di grue e di elevatori, e perfino di binari, ed è inutile che parli dei magazzini.

Ieri l'onorevole Ronco, verso il quale anch'io professo tutta l'amicizia e stima di cui si è reso interprete l'onorevole ministro dell'industria, ci diceva che il consorzio di Genova intende trasformare i suoi magazzini. Come già dissi noi abbiamo ai nostri porti scarse aree, eppure spesso vi incontriamo capannoni ad uno o due piani: fanno eccezione i magazzini di Genova, per quanto insufficienti. I grandi magazzini americani non solo, ma quelli anche di Rotterdam e di Amsterdam, sono a sei o sette piani. Ora se questi paesi che hanno aree in grande quantità, per poter manovrare le loro merci con maggior sollecitudine ed economia, adottano questi tipi di costruzione, altrettanto dovremmo far noi che purtroppo lavoriamo sempre sopra aree assai ristrette. Così pure quanto ai mezzi di carico e scarico, dove il Governo francese aveva delle grue di 1000 a 1500 chili di portata ha sostituite od aggiunte quelle di 3000 chili e più. Ma mi è venuta la curiosità, visto che a Genova lo scarico normale del carbone a tariffa normale non è che di 500 tonnellate al giorno, di chiedere: è possibile che nei maggiori porti del mondo si abbia una quantità di scarico così modesto? E supponendo che l'America che aveva costruito ultimamente un porto per il carbone nel canale di Panama, vi avrebbe anche posto gli ultimi e più moderni strumenti, volli conoscere quegli impianti. Con grande meraviglia mia, oso dire quasi con incredulità stessa degli ambienti commerciali d'Italia, è risultato che gli Americani hanno fatto a porto Cristobal un impianto che scarica mille tonnellate all'ora, cioè 8000 tonnellate in otto ore, quando dal maggior porto d'Italia in via normale si scaricano 63 tonnellate all'ora, e 500 tonnellate al giorno. E voi avete questa anomalia: che nei contratti tipi di nolo stipulati

dopo i negoziati di Pallanza dell'ottobre 1916 fra il Governo italiano e quello inglese e nei quali per regolare le stalle e le controstalle, si doveva tener conto dei giorni di scarico, il piccolo scalo di Porto Ferrario, perchè è sotto la direzione di una società industriale privata è quotato fino a 1500 tonnellate al giorno, e quello di Napoli, dove fortunatamente certi sistemi moderni non esistono ancora, è quotato a 750 tonnellate al giorno, e si scende a Genova, come scarico normale a tariffa semplice, a sole 500 tonnellate. E allora, tenendo conto dei giorni non lavorativi, accade che un bastimento di 8000 tonnellate che è scaricato in una giornata a Panama, in due o tre giorni nei maggiori porti d'Europa, sosta 6 o 7 giorni a Porto Ferrario e venti giorni a Genova, cioè un altro bastimento che partisse da Genova il giorno stesso può andare a Cardiff e ritornarvi....

Voci: Le cause quali sono?

FERRARIS MAGGIORINO. Se il Senato ha pazienza lo dirò. La prima causa è che la maggior parte del lavoro nei porti italiani, sotto l'influenza sia degli imprenditori sia dei lavoratori si fa a mano anzichè a macchina; e se vogliamo perfezionare il lavoro nei nostri porti, la prima trasformazione è di sostituire la macchina all'uomo, elevando anche la dignità del lavoro. (*Applausi*).

E vi dirò che quando si trattò di introdurre i Sylos da grano a Napoli, che ha forse l'impianto più perfezionato d'Italia, si ebbero resistenze dagli operai addetti allo scarico, che non dava che piccole portate al giorno. Ma l'esperienza ha provato e vi prova più luminosamente ancora che nessuno operaio ne ebbe il minimo danno; il portatore di sacchi che attendeva ad un ufficio disumano, pesante, è diventato un meccanico che sente tutta la dignità dell'operaio superiore. È questa la più bella trasformazione che dobbiamo e possiamo desiderare nelle nostre classi lavoratrici. (*Vive approvazioni*).

Vi dirò che una relazione della Camera di commercio di Rotterdam racconta appunto che, quando fu progettata quella magnifica attrezzatura del porto, studiata poi anche dal Presidente della Camera di commercio di Napoli, il comm. Mauro, e dai colleghi suoi Maresca e Moschitti vi furono scioperi ed agitazioni da

parte degli operai; fu fatta un'opera di propaganda, un'opera di resistenza, e l'attrezzatura fu costruita. Così Rotterdam con Anversa è uno dei porti, che grazie ai suoi impianti perfezionati fa maggiore concorrenza a noi attraverso il Reno ed altri corsi navigabili, e la classe operaia di Rotterdam non ha visto diminuire il lavoro, né il salario, perché si è verificato l'antico aforisma che i popoli dotati di applicazioni intensive industriali come l'Inghilterra, o gli Stati Uniti, sono sempre più ricchi di quelli a base di lavoro estensivo, come i popoli Balcanici ed altri. Non ho dubbio che un'opportuna opera di consiglio, di propaganda e di fermezza, convincerà l'operaio italiano, anche se si dovessero continuare i sussidi temporanei di assicurazione contro la disoccupazione operaia, anche se si dovesse collocare una parte delle somme risparmiate dai meccanismi in assegni di pensione, a consentire questa trasformazione industriale dei porti italiani, che darà ad essi tutta la potenzialità che è necessaria per i commerci e per le industrie di un'Italia che noi speriamo e vogliamo risorgente, un'Italia che noi speriamo e vogliamo tenga alto il suo nome soprattutto all'estero dove i nostri porti sono una causa continua di discussioni poco piacevoli e poco confortanti. (*Benissimo*).

Accennerò ad un'altra piccola differenza fra i nostri porti e quelli stranieri. Noi carichiamo il carbone a bordo a braccia, con squadre di operai. Orbene, nei vari porti d'Italia a questo modo si arriva a caricare 50 tonnellate all'ora per squadra; qualche volta si riesce a far lavorare contemporaneamente due squadre e allora si arriva a 75 tonnellate. Orbene a Rotterdam fecero un concorso per un apparecchio meccanico di carico dei carboni a bordo; lo vinse la casa Gusto con uno elevatore galleggiante il *Westfalen* che doveva dare 600 tonnellate all'ora e che invece alla prova ne ha date 1.050.

Orbene, la conseguenza è questa: che un grandissimo piroscafo estero, che aveva stabiliti servizi nel Mediterraneo, ha dichiarato di non poter perdere 18 ore di tempo per caricare 1500 tonnellate di carbone, mentre in poche ore faceva il suo rifornimento di carbone in un porto estero. Perché attirare ai nostri porti una maggiore quantità di merci, vuol dire aumentare il traffico della ferrovia che va

dal porto entro terra; significa attirare linee di navigazione che da tutto il mondo cercano di penetrare in Europa per questi porti diversi del Nord e del Sud e vanno dove trovano la loro convenienza.

Ed è veramente sconcertante che linee magnifiche del Giappone passino davanti all'Italia senza fermarsi e vadano a scaricare ad Anversa ad altri porti del Nord, anche per guadagnare tempo nelle minori soste e quindi per risparmiare una parte notevole dei noli.

Riassumendo, è anzitutto urgente rimediare alle deficienze tecniche dei nostri porti: binari di carico, scarico e manovra, elevatori elettrici potenti e gru numerose e di grande portata; depositi e magazzini a più piani. Data la scarsità dei mezzi, la brevità del tempo e la svalutazione della moneta, questo è il modo più pratico e più rapido per accrescere la potenzialità dei nostri porti.

Se non che ai perfezionamenti tecnici bisogna associare la riorganizzazione amministrativa.

I porti sono stati per tanti anni in abbandono da parte dello Stato, come *res nullius*. Noi ragazzi andavamo a giuocare al porto, come se fosse stato un luogo di divertimento, e fino a poco tempo fa una spianata, che ancora attende la sua attrezzatura meccanica, era stata adibita, da fanciulli felici, ad esercizi di bicicletta! Il porto era di chi lo prendeva.

Ora necessariamente questa condizione di cose, che è stata indubbiamente molto migliorata dal Consorzio di Genova, ma che esiste ancora in quasi tutti gli altri porti d'Italia, meno in quello di Venezia, questa condizione di cose non può essere riparata che facendo nei porti italiani quello che il Governo francese si è proposto: introdurre nei porti la disciplina di uno stabilimento industriale... del buon tempo antico. (*Benissimo, ilurità*).

Senza questa disciplina, senza questo ordinamento amministrativo normale, perenne, non è possibile che un porto funzioni. Ed io sono fermo, risoluto, immutabile nel convincimento che sia impossibile lasciare i nostri porti senza una direzione.

Il Consorzio di Genova ha questo difetto, che ha un ottimo presidente a capo di un difficile e delicato ufficio, ma manca di un organo esecutivo; e la mancanza è tanto più grave, in

quanto l'art. 6 della legge costitutiva del Consorzio del porto del 1903 dava facoltà al Governo di nominare un direttore generale a capo dei servizi esecutivi del porto, sempre quando il Governo lo ritenesse necessario per l'andamento dei servizi stessi.

Orbene, il primo, il più organico, il più sano dei provvedimenti che il Governo francese abbia fatto quando ha voluto aumentare del cento per cento in pochi anni la potenzialità dei suoi porti, fu quello che prende nome da un uomo caro all'Italia, il ministro Herriot, ex-sindaco di Lione, con il decreto 31 dicembre 1916, che sciolse la Commissione centrale dei porti e nominò un unico direttore generale dei porti per tutta la Repubblica. Le Commissioni locali dei singoli porti furono sciolte anch'esse e venne nominato un unico direttore dell'esercizio di ciascun porto. E l'opera sua fu risolutamente proseguita dal Claveille, l'eminente ministro dei lavori pubblici.

Orbene, questo è un provvedimento indispensabile, anche per noi, perfettamente conciliabile con l'esistenza dei Consorzi, i quali devono essere, come le antiche Commissioni del 1888, ricordate dal ministro Alessio, degli organi invigilatori, propugnatori, propulsori e riformatori; ma il potere esecutivo deve essere concentrato in una mano sola e diretto da una sola mano. (*Benissimo*).

In caso diverso avrete confusione e inefficienza del servizio. La prima necessità è quella di avere, e forse l'avete, nel vostro dicastero, un buon direttore generale dei porti, un Bonaldo Stringher, un Nicola Miraglia, un Riccardo Bianchi, dei porti, se egli me lo permette e se non offende la sua modestia.

Vorrei, anzi, andare più in là: mi associo alla tesi sostenuta in questa Assemblea dal mio carissimo amico onorevole Carlo Ferraris, secondo la quale i servizi dei porti, delle ferrovie e della marina mercantile debbono essere concentrati in un unico dicastero, sia quello dei lavori pubblici, sia quello dei trasporti, sia quello del commercio e dell'industria, come avviene in Inghilterra. Questa suddivisione di servizi fra dicasteri diversi non è stata fatta per dare impulso e unità di direzione all'azione dello Stato nel momento forse in cui era più necessario.

Sapete qual'è il porto d'Italia che ha fun-

zionato meglio? È un porto che, se avesse gli impianti tecnici, di cui ha estremamente bisogno, ci potrebbe essere invidiato all'estero: è il porto di Venezia. Il porto di Venezia funziona bene, perchè, per un'antica ispirazione, che credo delle Ferrovie Adriatiche, e quasi per una casualità, venne esercitato dalle Ferrovie dello Stato.

Mi associo intieramente al concetto che fu espresso da un alto funzionario del Genio civile, l'ingegnere Luigi Luiggi, quando disse che « nell'economia dei trasporti moderni il porto è semplicemente la stazione marittima delle Ferrovie » e seguendo questo concetto ho trovato che in Inghilterra, come del resto fu osservato dall'onorevole Alessio, i porti che funzionano meglio sono i porti ferroviari: e questi porti hanno un direttore unico di porto e di ferrovia: un « General Manager » che è alla testa dei servizi esecutivi, anche stando alle dipendenze d'un Consiglio di amministrazione consultivo. Così v'ha tutto un organismo ed un congegno disciplinare dal direttore generale al facchino...

FERRARIS CARLO. Tutto questo fa capo al Ministero dei trasporti.

MAGGIORINO FERRARIS. Appunto, adesso gli Inglesi hanno creato il Ministero dei trasporti, per unificare il movimento, come l'onorevole Carlo Ferraris sosteneva poco tempo fa.

Or bene è questo saldo organismo amministrativo che deve darci l'unità d'azione e d'indirizzo dei nostri porti: il facchino del porto ferroviario, quando voi lo vedete sbarcando in Inghilterra, porta l'uniforme del facchino di ferrovia e ne ha la disciplina! (*Commenti*).

Purtroppo è il senso della disciplina che ha ancora bisogno di essere rafforzato in Italia; ma, onorevoli senatori, devo pure esprimervi una impressione profonda dell'animo mio: quando siamo andati a Bruxelles per la conferenza dei cambi ci hanno detto: Volete vedere il cambio di un paese qualsiasi migliorare? Guardate se c'è ordine e disciplina all'interno e pareggio nel bilancio: all'infuori di questi due punti non c'è salute.

Ebbene, lo dico a voi, lo dico agli Italiani, lo dico soprattutto alle classi operaie, che sarebbero le più avvantaggiate dal miglioramento del cambio: ci vuole disciplina, lavoro, ordine all'interno e pareggio del bilancio, altrimenti

questa Italia, che felicemente si va avviando alla ricostituzione, procederà su questa via con dolorosa lentezza, mentre constatato con fiducia che il programma della restaurazione dello Stato e della ricostituzione economica del presente Ministero si va attuando gradualmente in pratica.

E prima di venire ad un ultimo punto, quello che riguarda più particolarmente l'ordinamento dei lavori o il costo delle operazioni commerciali nei nostri porti, debbo dire che i provvedimenti che ho indicati non sono miei: sono il risultato di studi, fatti sui diversi porti del mondo per opera di ciascuno di noi, ma specialmente in occasione di quella commissione per il dopo-guerra, cui ha dato impulso così vigoroso l'onorevole senatore Scialoja. In quel tempo si ebbe la fortuna di avere relatore per i porti un professore dell'Università di Genova; il professore Gino Arias, di idee molto avanzate, il quale pose fermi e chiari questi principi di organizzazione e di disciplina nella relazione, che qui ho l'onore di presentare e che del resto è di pubblico dominio.

Il prof. Gino Arias aveva avuto il dolore di constatare che il porto di Genova andava perdendo gradatamente dei suoi traffici; mentre nel 1908-09 l'Italia trasse dai porti del nord, specialmente da Brema, circa 27,000 balle di cotone, nel 1912-1913 le balle di cotone che arrivavano in alta Italia da Brema, da Amburgo salirono a 114,950!

La situazione del porto di Genova è tale che già prima della guerra, un po' per il disservizio che lo affligge, un po' per la combinazione dei noli e dei trasporti fluviali e ferroviari (bisogna esser equi, e valutare tutti gli elementi) i filatori, i cotonieri di Lombardia e di Piemonte trovavano più conveniente far sbarcare i loro cotonei nei porti di Amburgo, di Brema, di Rotterdam, che farli venire a Genova. Non basta: ci fu tempo addietro una circolare, che spero apocritica, ma che non è stata mai smentita, una circolare nella quale uno spedizioniere di Napoli offriva ai cotonieri della Lombardia e del Piemonte i servizi della sua agenzia, avvisandoli che le spese portuali di Napoli erano tanto inferiori a quelle di Genova, che essi avevano convenienza a far trasportare il cotone per ferrovia da Napoli in Lombardia e in Piemonte, anziché farlo venire da Genova.

Questa condizione di cose può temporaneamente favorire la misura del salario di qualche gruppo di operai, ma deprime un porto che potrebbe salire a maggiore importanza; non incoraggia lo Stato a fare le opere necessarie e finisce certamente col produrre la debolezza economica e la sfiducia degli ambienti commerciali.

E poiché ho accennato alle opere necessarie, e giustamente gli onorevoli ministri si preoccupano delle spese occorrenti, dirò che credo che il sistema escogitato dalla legge del porto di Genova sia ottimo. La legge del porto di Genova dice: mettete fino ad una lira di diritto per tonnellata di merce; ipotecate questa lira ad un prestito, e con esso eseguite le opere.

Se calcolate che il porto di Genova ha avuto fino a sette milioni di movimento all'anno: se calcolate che esso poteva incassare circa sette milioni all'anno con il diritto modesto di una lira, e disporre così di un maggiore capitale di 100 milioni di lire, dato il valore che la moneta aveva nel passato, il porto di Genova sarebbe diventato uno dei migliori porti d'Europa. Vedere dunque quanto sarebbe stato bene che si fosse applicata in questa parte la legge del porto di Genova.

Quindi mi associo di tutto cuore alle proposte dei miei egregi amici, gli onorevoli Reggio e Nino Ronco ed assecondando i buoni propositi esposti oggi dal Governo, ma non ancora concretati in provvedimenti definitivi, non posso a meno di chiedere per le merci che sbarcano nei porti d'Italia un diritto crescente di 50 centesimi ad una lira; e se si dovesse arrivare anche a due lire o a 2,50 non sarebbe gran cosa data la svalutazione presente della moneta pur di affrettare la ricostituzione dei nostri porti. In allora la diminuzione delle spese di carico e di scarico, e soprattutto la diminuzione delle spese di deposito nelle chiatte porterebbe un risparmio sensibile al commercio italiano che di questi porti deve usufruire. Data la situazione attuale del bilancio e la necessità assoluta del pareggio, non dobbiamo proporre spese senza prima aver assicurate le entrate necessarie ed anche in questi casi con il proposito di ricorrere ai debiti nella minor misura. Un diritto di una o due lire per tonnellata può a gradi fruttare da 30 a 40 milioni all'anno; quanti ne bastano per rinnovare in

un certo tempo, anche senza debiti, l'attrezzatura e l'arredamento dei nostri porti.

Vorrei dire ancora, poichè l'attendete, una breve parola sulla questione dell'organizzazione del lavoro. Prima di tutto prego il Senato di ritenere che si pecca da un lato e dall'altro. Noi guardiamo molto il porto di Genova, non tenendo conto qualche volta, sia pure in buona fede ignorandolo, che gli altri porti su per giù sono in condizioni non molto dissimili. Noi guardiamo molto agli eccessi delle classi operaie, ma dimentichiamo che le classi, diciamo così capitalistiche, che operano nei porti italiani (a cominciare dai chiattaioli che affittano le loro barche come depositi di merci nella mancanza di quei magazzini che da vent'anni sono stati promessi ma che mai si fanno per l'opposizione di chi ha interesse alla continuazione di questo stato di cose) noi dimentichiamo che le diverse classi commettono abusi di varie specie, e che appena una merce è sbarcata cominciano gli operai, poi i ricevitori, poi gli spedizionieri ad aggravarne il cammino, così che è una catena d'interessi che si sostengono purtroppo a vicenda.

Ora, o signori, il massiccio dell'Europa è penetrato da quattro o cinque grandi porti che ne sono le aperture, e dalle vie acquee e ferroviarie che portano al centro di questa parte del globo, alla Svizzera. La Svizzera è un grande osservatorio; Zurigo soprattutto. La Svizzera calcola regolarmente l'ammontare di ciò che costa una tonnellata di merce sbarcata ad Amburgo, a Genova, ad Anversa, a Venezia; tiene regolarmente la nota dello stato di congestione in cui si trovano i vari porti e le ferrovie che li servono. I bastimenti che vengono dall'Oriente, e che naturalmente dovrebbero affluire nei porti italiani, fanno scalo a Suez, a Porto Said, a Malta per ricevere ordini. E a Malta ricevono l'ordine di proseguire per Genova o per Anversa secondo che sono migliori le condizioni dell'uno o dell'altro porto e delle loro linee di sfollamento. Da ciò è facile argomentare ciò che l'Italia perda quando i suoi porti non sono in grado di servire al traffico.

Ora io dichiaro che ho sempre avuta la massima simpatia per le classi operaie e per le loro progressive aspirazioni. Il movimento cooperativo, sorto specialmente a Genova, ha fatto bene tanto alle classi operaie che al porto di

Genova. Prima che s'iniziasse questo movimento gli operai del porto erano a Genova completamente abbandonati; essi erano una entità anonima; nessuno si occupava di loro, i porti italiani sono ancora aperti (mentre quelli esteri sono per lo più chiusi da cancelli) ed essendo aperti i porti diventano spesso il naturale ritrovo dei disoccupati e talora anche della malavita dei dintorni, il che vi facilita le manomissioni e peggio. Il porto di Genova, organizzandosi a cooperativa, ha cercato di eliminare molti di questi inconvenienti; ha sostituito un'organizzazione responsabile alla disorganizzazione irresponsabile. Oggi questa organizzazione ha un potente patrimonio, raccoglie ogni anno larghi fondi di riserva, ed è diventata il centro di un lavoro che in molta parte è anche soddisfacente, specialmente perchè si tratta di un lavoro più ordinato. Nè mi dolgo se gli operai attualmente pensano non solo alle piccole necessità quotidiane della vita, ma aspirano anche ad una casa propria, al giardinetto, ed a quelle piccole comodità della vita che vanno facendo dell'operaio moderno un lavoratore evoluto e tendente verso forme d'ordine. Noi abbiamo in altri porti e centri industriali dell'estero queste stesse condizioni di cose. La Cassa depositi e prestiti del Belgio, sotto la direzione innovatrice e sapiente del Lepreux, ha fatto mutui notevoli per le case operaie: treni speciali a prezzi ridotti - pochi centesimi al giorno - trasportano questi operai dai porti e dalle officine alle loro case, e questo congegno ha destata l'ammirazione di Lloyd George che si è proposto d'introdurlo in Inghilterra. Quando sento dire che le classi operaie, grazie al loro salario, possono soddisfare non solo i bisogni materiali della vita, ma anche queste nuove idealità della assicurazione, della pensione, della casa, io me ne rallegro. Sento piena e affettuosa la mia solidarietà con le classi popolari fra le quali sono nato e cresciuto. C'è però un limite ed io temo che questo limite sia oggidì raggiunto, forse anche sorpassato. Potrei portare delle cifre dettagliate, fino alla frazione del centesimo, quanto costi il tiraggio di 500 tonnellate di carbone da un vapore al giorno, a lavoro normale, o di mille tonnellate a lavoro accelerato. Quando avrete questo costo potrete calcolare, più o meno, quanti operai avranno lavorato allo scarico:

(54 nel lavoro normale, 78 nel lavoro accelerato) togliete il dieci per cento che va in fondo di riserva, e avrete il salario medio di ciascuno.

Ma queste cifre sono controverse. Non che io le creda controverse perchè mi vengono da fonte autorevole, ma sono controverse perchè ci sono questioni tecniche di dettaglio, in cui è inutile entrare. Darò però un particolare che non credo controverso e dal quale potrete giudicare della presente situazione di cose. Il cotone, a Genova, è sbarcato *à forfait*. Prima della guerra il *forfait* del cotone americano per balla di 230 kg. era di lire 1,05: tenendo conto che la moneta è deprezzata cinque volte, il suo equo prezzo sarebbe attualmente di circa cinque lire. Invece il *forfait* del cotone americano è di 22 lire. I ricevitori, ottengono alla loro volta lire 5,50 per balla: in totale* il *forfait* per balla americana è di lire 27,50. Un commerciante, specialista in cotone, mi afferma che questo *forfait* complessivo al porto di Venezia è di nove lire. Cosicchè vedete che lo stesso, identico servizio è fatto in un porto a lire 27,50 e in un altro a nove lire. Il mio informatore mi ha affermato che, per questa ragione, la Lombardia trova ormai conveniente far venire i suoi cotone da Venezia, anzichè da Genova. Ma vi è di più! Questo cotone è calcolato alla balla americana di 230 kg.: rapportatelo alla tonnellata e voi avrete 119 lire italiane a tonnellata a Genova, 39 lire italiane a Venezia, 24 lire oro a Genova, 8 lire oro a Venezia. Il commerciante mi assicura (ho scritto per controllare la cifra e se l'avrò controllata fra qualche settimana ve la dirò) che ad Anversa la stessa operazione si compie ancora ad un prezzo di poco inferiore a quello di 8 lire oro. Ora, se esistesse questa differenza fra il porto di Genova e i grandi porti del Nord Europa, come sarebbe possibile che il porto di Genova non desse le cifre di diminuzione portate qui con severa ed austera parola dall'onor. Alessio?

Vorrei perciò rivolgere agli onorevoli ministri una preghiera. Io porrò a disposizione del Governo queste cifre così dettagliate, ma il Governo mandi un ispettore nei diversi porti, faccia accertare e pubblicare con esattezza, senza controversie, una cifra che sia stabilita di comune accordo tra i committenti e coloro

che eseguono le commissioni. Del resto, siccome ogni giorno il Ministero dei lavori pubblici fa scaricare del carbone ai porti d'Italia, questi dati il Governo li ha, e, se vuole, li può pubblicare; essi furono anche trasmessi alla Commissione parlamentare per le ferrovie. Credo che il giorno in cui siano pubblicati questi dati, se le cifre additate dal commercio sono esatte, si potrà riprendere il confronto fra la singola giornata di lavoro di un operaio che lavori a scarico accelerato e l'assegno pure giornaliero di un Consigliere di Corte di appello o di Cassazione (*commenti*) e perfino di un ministro del Regno d'Italia. (*Ilarità*). Questo però per le giornate in cui l'operaio lavora effettivamente con scarico accelerato.

Se l'operaio lavora, ripeto, perchè qui vi sono due ordinamenti viziosi. Le otto ore di lavoro non sono applicate soltanto all'uomo, ma anche al porto, e quando un porto ha lavorato otto ore, se non comincia il lavoro straordinario, questo immenso congegno di capitali, che rappresenta centinaia di milioni, resta completamente inoperoso, perchè alla squadra di operai che ha lavorato nelle prime otto ore, non ne succede un'altra che vada a sostituirla in lavoro normale. Vi dissi che un porto è la stazione marittima della ferrovia; ma potrebbe qualcuno di noi concepire una stazione di terra in cui i ferrovieri, dopo le prime otto ore, alle cinque di sera, cessassero il lavoro normale e non fossero sostituiti da un altro turno, cosicchè essa funzionasse per sole otto ore? Prima della guerra i porti inglesi cominciavano a lavorare il lunedì mattina e sospendevano il lavoro a mezzogiorno del sabato.

Un secondo errore consiste nei così detti turni di lavoro. Gli operai lavorano spesso solo tre giorni della settimana, oppure dopo scaricato un vapore, cedono il turno ad un'altra squadra. Ciò avviene a causa dell'eccedenza della mano d'opera iscritta sui ruoli al di là delle necessità pratiche. Quando lavora un gruppo di operai, un altro rimane inoperoso. È ben vero che occorre una riserva per i periodi eccezionali: ma bisogna ridurre al minimo le riserve, che sono costose e sostituirvi riserve di macchine e attrezzi.

Altro errore è quello di considerare che i porti non debbano essere utilizzati in tutto il loro rendimento con il minimo periodo di per-

manenza delle navi nel porto stesso. È inutile ingrandire i porti o costruire nuovi bacini, anche con i nomi più patriottici, se poi li mettete sotto un regime che li rende improduttivi. Ogni nave che sosta in un porto più del necessario vi occupa uno spazio prezioso e costituisce non un vantaggio ma un ingombro. Il problema dei nostri porti non consiste soltanto nel correggere qualche tariffa eccessiva o qualche sfruttamento ingiusto: ma più ancora nel fatto che siamo in presenza di un organismo importante dell'economia nazionale che dà un rendimento scarso.

Su questi punti spetta, a mio avviso, al Governo di illuminare e dirigere la pubblica opinione per quella funzione illuminatrice che gli è propria. Il Governo presenti al Senato i conti, le note di scarico, le soste e le spese portuali dei piroscafi delle ferrovie dello Stato e la sua azione riformatrice troverà tanti sostenitori quanti sono i membri di questa Assemblea. Voi avete inteso in questi giorni quello che diceva un grande giornale inglese che domandava se l'Italia fosse un paese solvibile? La domanda mi ha fatto dispiacere maggiore del conforto che mi cagionò la risposta affermativa.

Ritengo e sono assolutamente persuaso che noi abbiamo oltrepassato il bivio e ci siamo incamminati per il giusto binario, e per questo andremo avanti sempre più quanto più il Governo accentuerà il suo programma di restaurare l'autorità dello Stato e di provvedere alla ricostituzione economica del paese. Teniamo però presente che anche gli altri paesi si stanno ricostruendo e che la lotta della reciproca concorrenza diventerà molto più vivace. Noi siamo a 22 col cambio in Svizzera, ma pensiamo che la Francia è a 43 ed il Belgio a 47. Cosicché noi paghiamo la sterlina a 106, mentre la Francia la paga a 55 ed il Belgio a 52. Ma anche la Germania si sta rifacendo. Lo stesso giornale, il quale domandava se l'Italia sia un paese solvibile, diceva che tutti gli Stati della Germania, tranne per la pubblica finanza, sono sulla via di un forte miglioramento. L'anno passato, per invito dell'onor. Tittoni, ho avuto occasione d'inviare una missione d'ingegneri industriali in Germania (anzi qualcuno di essi fu così patriota di andarvi a proprie spese): essi riferirono unanimemente che, dato il basso prezzo del carbone, data la disciplina nei pubblici servizi

e la migliore volontà di lavoro, la Germania avrebbe presto ricominciato a rimettersi sulla buona strada. Là l'organizzazione dei pubblici servizi non ha sofferto nulla e voi avete visto in questi giorni due casi molto istruttivi: cantieri germanici costruiscono navi con una spesa del 50 per cento dei cantieri inglesi, e una grande Società per ferrovie, ebbe un'offerta di 115 da fabbriche inglesi, e di solo 70 dai tedeschi. Ora tutto il mondo si trova davanti al nuovo problema della ricostruzione, alla lotta di difesa per la vita: se un paese non resiste, esso deperisce ed in allora sono le classi operaie per le prime che ne soffrono le conseguenze; diciamolo pure francamente, nettamente. Facciamo perciò un'opera di propaganda, di amore, di cooperazione fra le diverse classi sociali, diciamo che anche l'Italia deve affrettare il passo sulla via della ricostruzione economica, e che deve ricominciare dai pubblici servizi. L'Italia desidera che i treni arrivino in orario, che i porti ricevano, che le lettere vadano senza il francobollo espresso, che giungano i telegrammi anche senza l'urgenza, che rispondano le telefoniste anche nell'ora della colazione (*si vide*), che questa Italia senta che il primo compito d'ogni cittadino è quello che tutti adempiano sempre e fermamente il proprio dovere. (*Vivissimi e prolungati applausi; molte congratulazioni*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il senatore Frascara.

FRASCARA. Non è mia intenzione di addentrarmi nell'importante argomento della gestione dei porti e della loro attrezzatura, dopo l'ampia discussione che è stata fatta. Desidero soltanto d'aggiungere poche osservazioni sul terzo punto dell'interpellanza svolta dal senatore Frola, quello che si riferisce alle deficienze del servizio ferroviario.

Questo è veramente ridotto in condizioni deprecabili sia per le merci, sia per i viaggiatori.

So di commercianti che aspettano per mesi e mesi che sia loro accordato un vagone, e, malgrado vive raccomandazioni fatte direttamente al capo del dipartimento, non riescono ad averlo. Da oltre un mese è sospesa la spedizione di qualunque vagone dal Piemonte con destinazione a Roma.

Le spedizioni a vagoni completi giungono con enormi ritardi. Per quelle a colli separati ormai non esistono termini di resa.

A ciò si aggiungono i furti, gli assalti di vagoni per parte di vere bande di ladri che esportano le merci rubate servendosi di *camions* e altri veicoli.

Pare impossibile che la forza pubblica ormai abbastanza numerosa non riesca ad impedire tali delittuose rapine che danneggiano l'industria e il commercio, tolgono ogni fiducia ai commercianti, ogni impulso a feconde iniziative e ci screditano sempre più all'estero.

Quanto al servizio dei viaggiatori siamo ormai abituati a ritardi che dipendono dalla volontà anche di un solo ferroviere. Mi sono trovato a viaggiare in treno diretto, partito con ritardo da Firenze; arrivato ad Arezzo aveva già guadagnato qualche minuto e si sarebbe potuti arrivare in orario a Roma; ma ad Arezzo mancava il capo treno e si dovette aspettarlo. Quando egli giunse a qualcuno che fece modeste osservazioni rispose arrogantemente minacciando di non partire.

Incidenti simili, e anche molto più gravi, succedono ogni giorno. I capi stazione non hanno più alcuna autorità sui loro dipendenti.

Ora le ferrovie non sono fatte per servire i ferrovieri, ma questi hanno il preciso dovere di prestare l'opera loro in modo che le ferrovie servano alla collettività, al buon pubblico che paga profumatamente.

Il Parlamento non ha negato gli aumenti chiesti dal personale delle ferrovie e da tutti gli altri. Con gli aumenti si è giunti a un punto superiore a quello, cui si doveva arrivare. Ormai gli stipendi del basso personale sono così alti da destare invidia, non solo alle classi intellettuali, che servono pure tanto degnamente lo Stato, ma da creare un vero e ingiusto squilibrio!

Eccitati dalla comparazione, gli appetiti crescono in tutte le classi operaie e la tendenza, così nella città, come nelle campagne, è di lavorare il meno possibile e di aumentare le spese.

Vorrei qui ripetere le notevoli osservazioni fatte dall'onorevole Bianchi Riccardo sugli aumenti delle paghe dei ferrovieri, ma credo che basti citare il suo nome per dimostrare l'importanza dell'argomento.

Se la nostra marina mercantile va decadendo, ciò si deve in gran parte all'essersi costituita una specie di autocrazia che domina tutta la gente di mare e che si impone allo Stato.

Se le ferrovie, se i porti vanno male, ciò non dipende che in piccola parte da deficienza di materiali e di impianti, ma per la massima parte da mancanza di ordine e di disciplina.

Già in altre occasioni abbiamo dovuto notare che si era su di una china pericolosa, e che bisognava far macchina indietro. Ora il paese stesso ha esposto chiaramente la sua volontà che l'ordine e la disciplina siano restaurati a qualunque costo. Ritengo che il Governo possa trovare in questa tendenza della pubblica opinione la forza per resistere, per ristabilire nei pubblici servizi il principio di autorità in modo che anche il nostro paese possa riprendere la via della produzione e del lavoro.

Non ho voluto fare un discorso; ma ho creduto necessario di richiamare l'attenzione del Governo su questo punto: che, se si vuole una buona volta uscire dalle difficoltà in cui ci troviamo, urge di ristabilire nei pubblici servizi il principio di autorità, urge, ripeto, mantenere l'ordine e la disciplina. (*Vicissime approvazioni*).

PRESIDENTE. Domando all'onorevole ministro dell'industria e commercio e a quello dei trasporti se accettano la mozione presentata dall'onorevole senatore Frola ed altri.

ALESSIO, *ministro d'industria e commercio*. Come abbiamo già dichiarato, accettiamo la mozione presentata dai senatori Frola ed altri e consentiamo nei concetti fondamentali cui la mozione stessa è ispirata. Ad ogni modo io non credo che sia ora il caso di replicare al largo sviluppo dato ad una parte di essa dagli onorevoli senatori Ferraris e Frascara. Certamente una discussione larga sulla mozione darebbe modo di insistere sui vari particolari del vasto argomento. Ciò però ci è precluso dal modo stesso con cui abbiamo dichiarato di accettare le conclusioni della mozione in parola. Infatti noi ci troviamo in questa condizione che, per quanto concerne una proposta di legge, essa deve essere esaminata e vagliata dai corpi competenti e, per quanto si riferisce a provvedimenti particolari per il porto di Genova, noi attendiamo i risultati

della inchiesta ordinata in proposito. Noi abbiamo incaricato non solo un alto funzionario che provveda a tutto ciò che concerne il problema dall'aspetto della marina mercantile, ma vi abbiamo aggiunto anche l'opera di un distinto impiegato delle ferrovie, il quale potrà coadiuvare il delegato del Governo con le sue cognizioni e con la sua esperienza, per ciò che concerne quell'importante legame che unisce ai problemi portuali quelli ferroviari.

E dopo aver detto questo, non mi pare di avere altro da aggiungere. Certamente alcune considerazioni svolte dal senatore Maggiorino Ferraris e dal senatore Frascara meriterebbero un più largo dibattito; ma la situazione speciale in cui è posto il problema mi vieta di farlo.

Ad ogni modo io credo molto esatto quanto ha detto l'onorevole Maggiorino Ferraris circa gli sviluppi meccanici da dare ai nostri porti. È questa una delle parti a cui deve indirizzarsi l'opera dell'amministrazione. Nè deve dimenticarsi altresì che il concetto fondamentale che tutti ci anima è che nei nostri porti sia ricostituita la disciplina. Sia ricostituita in tutti, nei funzionari, negli appaltatori, negli operai. (*Benissimo*).

Il Governo confida che questa disciplina non mancherà e non mancherà perchè ne abbiamo avuto un esempio splendido durante la guerra.

Anche in quei momenti così difficili a cui abbiamo assistito (ed io vi ho assistito molto da vicino) noi italiani abbiamo dato esempio di una disciplina che nessuno si riprometteva. Ciò deve darci la piena sicurezza che anche nelle attuali condizioni assai meno gravi di quelle attraversate durante la guerra e da noi felicemente superate, noi sapremo dare a noi stessi quella forza che è il primo elemento perchè uno Stato abbia dignità e rispetto perchè un popolo si affermi e progredisca.

Con questo sentimento mi associo alle bellissime parole dell'onorevole senatore Maggiorino Ferraris, e invoco quella ricostituzione economica che è nei desideri di tutti. (*Approvazione*).

PRESIDENTE. Nessuno chiedendo di parlare pongo ai voti la mozione dell'onorevole senatore Frola ed altri, accettata dal Governo.

Chi l'approva è pregato di alzarsi.

(Approvata).

PRESIDENTE. Le interpellanze degli onorevoli senatori Reggio e Frola sono esaurite.

Sull'ordine del giorno.

SFORZA, *ministro degli affari esteri*. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SFORZA, *ministro degli affari esteri*. Veggo all'ordine del giorno due interrogazioni a me dirette: una dell'onorevole senatore Mosca sul ritardo frapposto alla cessione all'Italia di un territorio alla destra del Giuba, l'altro dell'onorevole senatore Schanzer sui lavori e sui risultati della Conferenza interalleata di Parigi.

Circa l'interrogazione dell'onorevole senatore Mosca, pregherei l'interrogante di voler consentirmi ancora alcuni giorni, e ciò per mettermi in grado di dargli una risposta completa ed esauriente.

Quanto all'interrogazione dell'onorevole senatore Schanzer, io sarei pronto a rispondere anche subito; ma, poichè sta per arrivare a Roma il ministro Benes, sarò nei prossimi giorni occupatissimo. Pregherei perciò il Senato di voler consentire che io venga a rispondere a questa interrogazione lunedì prossimo.

PRESIDENTE. Se non ci sono obiezioni, resta dunque stabilito che l'interrogazione dell'onorevole Schanzer sui lavori e sui risultati della Conferenza interalleata di Parigi sarà messa all'ordine del giorno di lunedì prossimo.

Quanto a quella dell'onorevole senatore Mosca, circa il ritardo frapposto nella consegna all'Italia di alcuni territori sulla destra del Giuba, l'onorevole ministro degli affari esteri si riserva di indicare il giorno in cui potrà rispondere.

Comunico poi al Senato che l'onorevole senatore Beneventano ha convertito in interrogazione l'interpellanza che aveva presentato ai ministri delle finanze e del tesoro sui provvedimenti per conseguire l'eguaglianza di trattamento fra le diverse provincie nell'applicazione dei Regi decreti relativi all'imposta straordinaria sul patrimonio e all'imposta complementare sul reddito.

Risultato di votazione.

PRESIDENTE. Proclamo il risultato della votazione per la nomina di un segretario per l'Ufficio di Presidenza.

Senatori votanti	218
Maggioranza	110
Ebbero voti:	
Il senatore Sili	188
» Campello	7
» Agnetti	2
Schede bianche	21

Eletto il senatore Sili.

PRESIDENTE. Domani alle ore 15 seduta pubblica, col seguente ordine del giorno:

I. Interrogazione.

II. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Conversione in legge del Regio decreto-legge 8 gennaio 1920, n. 81, contenente norme per il conferimento dei posti vacanti negli archivi distrettuali e sussidiari (N. 76);

Conversione in legge del Regio decreto-legge 30 novembre 1919, n. 2278, contenente provvedimenti per gli ufficiali giudiziari (Numero 191);

Autorizzazione di spesa per il funzionamento delle commissioni locali di equo trattamento del personale addetto ai pubblici servizi di trasporti (N. 264);

Autorizzazione della spesa di lire 25,000,000 per la esecuzione di opere idrauliche straordinarie (N. 266);

Maggiori assegnazioni su taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1920-21 (N. 269);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento in taluni capitoli dello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici per l'esercizio finanziario 1920-21 (N. 270);

Autorizzazione della spesa di lire 35,000,000 per opere pubbliche varie fra cui quelle edilizie della capitale (N. 265);

Maggiori assegnazioni e diminuzioni di stanziamento nello stato di previsione della spesa del Ministero per le terre liberate dal nemico per l'esercizio finanziario 1920-21 (Numero 267).

III. Svolgimento di una mozione del senatore Cassis, ed altri senatori.

IV. Discussione dei seguenti disegni di legge:

Approvazione del piano regolatore di ampliamento della città di Savigliano (N. 132);

Conversione in legge del decreto Reale 19 settembre 1920, n. 1642, che abroga il decreto luogotenenziale 24 maggio 1917, n. 981, sulla concessione di opere marittime (N. 254);

Conversione in legge del Regio decreto 23 settembre 1920, n. 1388, col quale è soppressa la commissione per l'esame delle controversie sorte in dipendenza dello stato di guerra per la esecuzione di opere pubbliche (N. 237);

Conversione in legge del decreto luogotenenziale 28 dicembre 1919, n. 1882, col quale sono prorogati i termini stabiliti dagli articoli 12 e 13 della legge 14 luglio 1912, n. 854, per la classificazione e il riordinamento delle scuole industriali e commerciali (N. 115);

Conversione in legge del Regio decreto 30 novembre 1919, n. 2398, che autorizza sotto determinate condizioni, la iscrizione degli ufficiali superiori nei Regi Istituti superiori di studi commerciali (N. 121).

La seduta è tolta (ore 18).

Licenziato per la stampa il 25 febbraio 1921 (ore 20).

AVV. EDOARDO GALLINA

Direttore dell'Ufficio dei Resconti delle sedute pubbliche.